

## 7. PARAMETRY TECHNICZNE TRASY GŁÓWNEJ OBWODNICY

- Klasa techniczna drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- Liczba jezdni: 1
- Przekrój jezdni: 1 x 2 pasy ruchu
- Szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,50m
- Prędkość projektowa: 70/80 km/h
- Kategoria ruchu: KR5
- Nośność: 115 kN/oś

## 8. PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez jednopoziomowe skrzyżowania drogowe, których lokalizacja oraz typ będą przedmiotem prowadzonych prac projektowych.

## 9. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Wzdłuż projektowanej obwodnicy nie przewiduje się ruchu pieszego i rowerowego. Wyjątki stanowić będą rejonu obiektów inżynierskich projektowanych przejazdów nad i pod obwodnicą oraz dodatkowe jezdnie związane z obsługą ruchu lokalnego, które zostaną wyposażone w chodniki/ ścieżki rowerowe umożliwiające obsługę ruchu pieszego oraz rowerowego.

## 10. OBSŁUGA TERENÓW SĄSIADUJĄCYCH Z OBWODNICĄ

Ze względu na parametry techniczne projektowanej obwodnicy (drogi krajowej), jej dostępność do terenów przyległych jest ograniczona. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych o niższej klasie technicznej w sposób bezpośredni lub poprzez dodatkowe jezdnie poprowadzone wzdłuż projektowanej obwodnicy.

## 11. OCHRONA ŚRODOWISKA

W dokumentacji projektowej zostanie ujęta budowa niezbędnych urządzeń ochrony środowiska w zakresie wynikającym z analiz wykonywanych na etapie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego.

W ramach działań minimalizujących oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko przewiduje się: budowę urządzeń podczyszczających wody opadowe, budowę przejść dla zwierząt oraz przepustów dla ptaków, nasadzenia roślinne o charakterze osłonowym i izolacyjnym, budowę ogrodzeń ochronnych oraz ekranów akustycznych.

## 12. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Integralną częścią STEŚ-R są działania informacyjne. Podczas organizowanych spotkań mieszkańcy będą mogli zapoznać się z proponowanymi wariantami przebiegu obwodnicy wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego, jak również wyrazić w Ankietach opinie na temat preferencji dotyczącej przebiegu drogi.

W Ankietach będzie można również zgłosić wnioski dotyczące proponowanych rozwiązań projektowych.

## 13. ODSZKODOWANIA ZA NIERUCHOMOŚCI POD PLANOWANĄ INWESTYCJĘ

Na mocy decyzji ZRID, gdy stanie się ona ostateczna, nieruchomości zajęte pod pas drogowy stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa. Dotychczasowym właścicielom przysługuje odszkodowanie za zajętą nieruchomość lub jej część. Postępowanie w sprawie wypłaty odszkodowania jest wszczynane przez Wojewodę z urzędu, co oznacza że, właściciele nieruchomości nie muszą czynić żadnych dodatkowych starań, aby odszkodowanie otrzymać. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje Wojewoda w oparciu o operat szacunkowy opracowany przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego, powołanego przez Wojewodę. Rzeczoznawca majątkowy będąc na oględzinach nie ma obowiązku informowania o tym Właściciela.

## 14 CEL SPOTKANIA

Zapoznanie społeczności lokalnej z zaprojektowanymi wariantami przebiegu obwodnicy.

Możliwość wyrażenia opinii na temat preferencji dot. przebiegu drogi i zgłoszenia wniosków przez społeczeństwo.

## DZIAŁANIA INFORMACYJNE



Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe  
z elementami Koncepcji Programowej  
wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych  
uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:  
Budowa obwodnicy Brześcia Kujawskiego

### Investor:

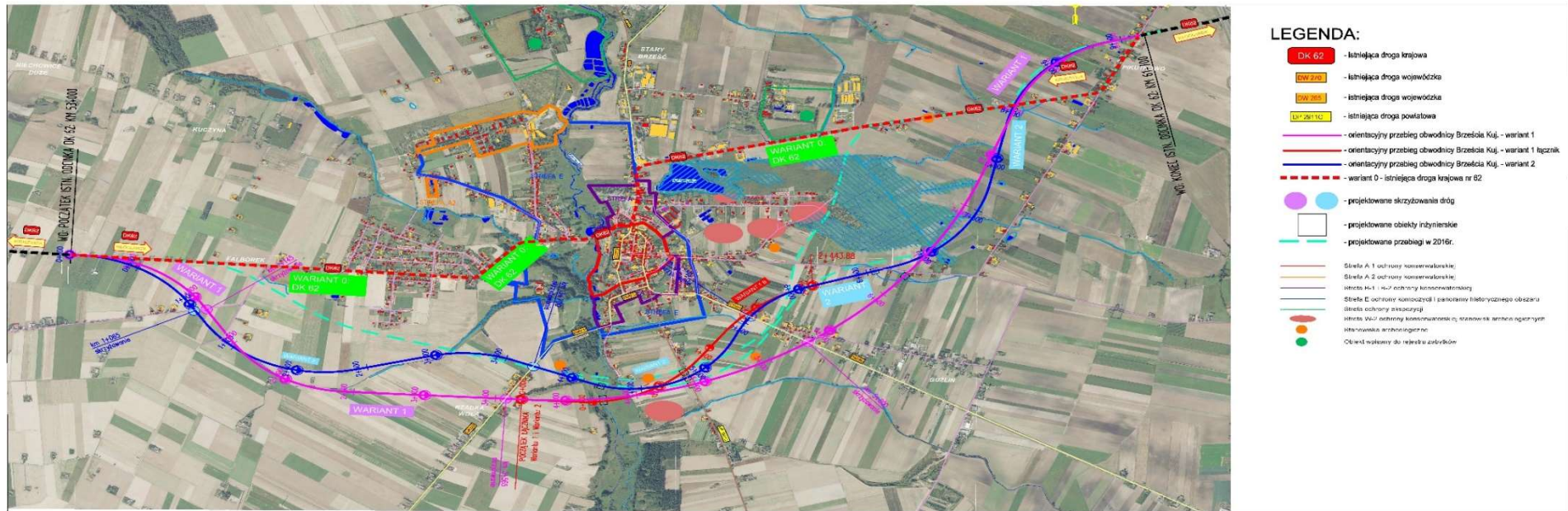
Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg  
Krajowych i Autostrad  
reprezentowany przez:  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Bydgoszczy  
ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz  
Tel.: 52 323 45 00, Faks: 52 323 45 04  
E-mail: sekretariat\_byd@gddkia.gov.pl



### Biuro projektowe:

Trakt sp. z o.o. sp. k.  
40-159 Katowice, ul. Jesionowa 9a  
Tel. +48 32 228 12 70, fax +48 32 220 70 04  
E-mail: trakt@trakt.eu, www.trakt.eu





## 1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Opracowania projektowe dla Obwodnicy m. Brześcia Kujawskiego w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 62.

## 2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Omawiana obwodnica zlokalizowana jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie włocławskim, gminie Brześć Kujawski.

## 3. STADIUM PRAC I LATA REALIZACJI PROJEKTU

W chwili obecnej trwa realizacja stadium projektu – Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla dwóch wariantów proponowanej obwodnicy.

- Do II kw. 2023 r. - prace nad Studium Techniczno- Ekonomiczno – Środowiskowym z elementami Koncepcji Programowej wraz z opracowaniem materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- III kw. 2023 r. - wybór wariantu preferowanego do DŚU – na etapie STEŚ – Etap I;
- IV kw. 2024 r. - uzyskanie DŚU (wybór wariantu do realizacji);
- IV kw. 2024 r. - zakończenie etapu STEŚ – Etap II.

Planowany termin realizacji inwestycji: 2025 -2030 r.

## 4. CEL OPRACOWANIA PROJEKTOWEGO

Celem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego z elementami Koncepcji Programowej (STEŚ-R) jest:

- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności ekonomicznej;
- uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów oraz ostateczne ustalenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych;
- dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestycyjnego;
- umożliwienie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

## 5. SPODZIEWANE KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

- Usprawnienie ruchu drogowego na kierunku Strzelno – Włocławek (węzeł autostrady A-1);
- Usprawnienie funkcjonowania ruchu w miejscowości Brześć Kujawski;

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu projektowanej drogi;
- Poprawa przepustowości drogi, komfortu przejazdu oraz prędkości ruchu;
- Poprawa komfortu akustycznego w sąsiedztwie istniejących dróg DK25 ze względu na zmniejszenie na nich natężenia ruchu.
- Umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie projektowanej trasy obwodnicy.

## 6. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Początek przedmiotowej obwodnicy zlokalizowany jest w ciągu istniejącej drogi krajowej DK62 w km 53+000 po zachodniej stronie miasta Brześć Kujawski. Koniec łączy się z istniejącą DK62 – w miejscowości Pikutkowo na skrzyżowaniu z drogą prowadzącą do Brzeskiej Strefy Gospodarczej - wylot w kierunku Włocławka i węzła autostradowego.

Zaprojektowano dwa zasadnicze warianty przebiegu planowanej obwodnicy m. Brześcia Kujawskiego z dodatkową możliwością łączenia obydwu wariantów. Zakłada się przebieg tras po południowej stronie Brześcia Kujawskiego w celu połączenia z drogami wojewódzkimi nr 265 i 270 (ul. Głowackiego). Początkowo obydwaj warianty przebiegają przez tereny niezabudowane. W dalszym odcinku wariant 2 omija budynki zlokalizowane w Rządkiej Woli oraz w Guźlinie. Dodatkowo dla wariantu 1 wykonano dodatkowe połączenie z wariantem 2 w celu ominięcia zabudowań w Guźlinie.

Zakres inwestycji obejmuje ponadto:

- budowę odcinka drogi krajowej;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad planowaną drogą krajową;
- budowę systemu odwodnienia pasa drogowego, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, urządzenia podczyszczające, zbiorniki retencyjne, przepusty i inne;
- przebudowę istniejących dróg oraz budowę dodatkowych jezdni dla obsługi ruchu lokalnego – działki położone w obszarze inwestycji, które mają zapewniony dostęp do dróg publicznych, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dojazd do zaprojektowanych lub istniejących dróg publicznych poprzez dodatkowe jezdnie wprowadzone wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej;
- realizację rozwiązań wynikających z oceny oddziaływania na środowisko w tym: ekrany akustyczne, zieleni ochronna, przejścia dla zwierząt, ogrodzenie ochronne;
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, a także infrastruktury technicznej związanej z drogami.