

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 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 szczegółowa lokalizacja oraz typ będą przedmiotem prowadzonych prac projektowych.

9. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Wzdłuż projektowanej obwodnicy nie przewiduje się ruchu pieszego i rowerowego. Wyjątki stanowiąc będą rejonny obiektów inżynierskich projektowanych przejazdów nad/pod obwodnicą oraz dodatkowe jezdnie związane z obsługą ruchu lokalnego.

10. OBSŁUGA TERENÓW SĄSIADUJĄCYCH Z OBWODNICĄ

Dostępność do terenów przyległych, jest ograniczona ze względu na parametry techniczne projektowanej obwodnicy (drogi krajowej). 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 płazów, 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 mogą 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 Nowej Wsi Wielkiej

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 Nowej Wsi Wielkiej. Planowana obwodnica wpisana będzie w ciąg drogi krajowej nr 25 (odcinek Bydgoszcz – Inowrocław).

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Omawiany odcinek inwestycji zlokalizowany jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie bydgoskim, gmina Nowa Wieś Wielka oraz w powiecie inowrocławskim na terenie na gminy Złotniki Kujawskie.

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

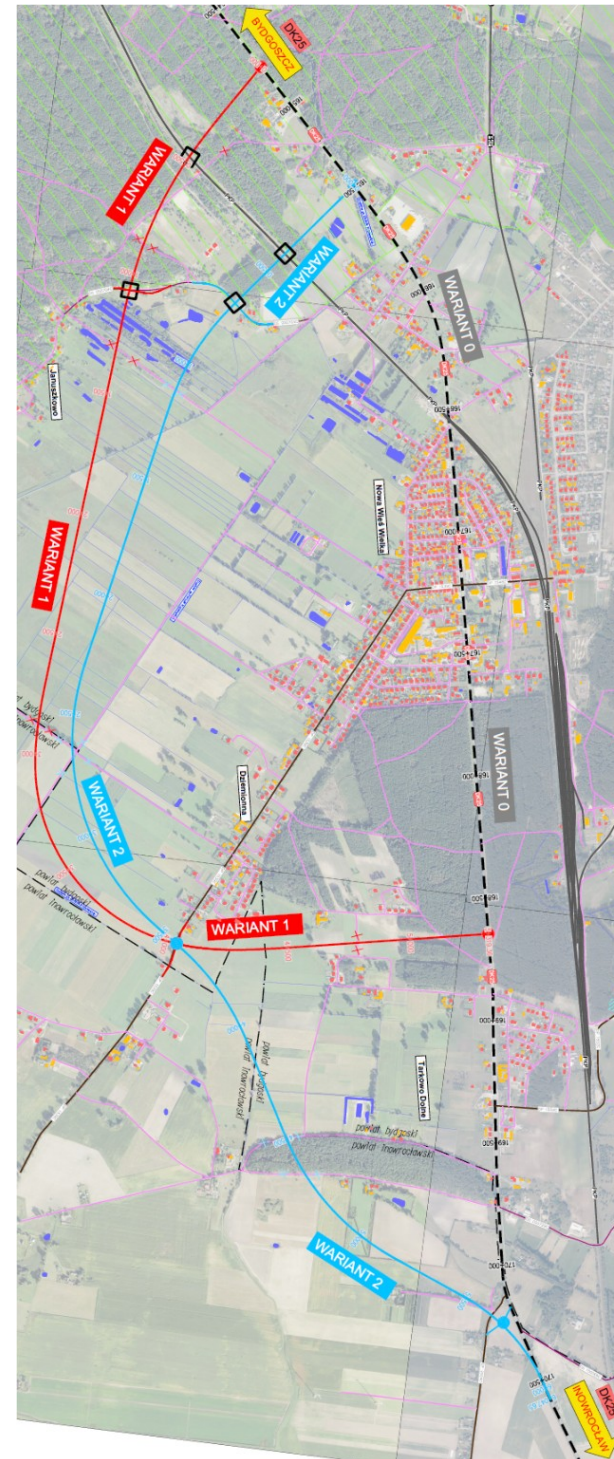
- Usprawnienie ruchu drogowego na kierunku Bydgoszcz - Inowrocław;
- Usprawnienie funkcjonowania ruchu w miejscowości Nowa Wieś Wielka;
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu projektowanej drogi;
- Poprawa przepustowości drogi, komfortu przejazdu oraz prędkości ruchu;
- Poprawa komfortu akustycznego w sąsiedztwie istniejącej drogi DK25 ze względu na zmniejszenie na nich natężenia ruchu.
- Umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie projektowanej trasy obwodnicy.

6. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Przedsięwzięcie zakłada budowę jednojezdniowej obwodnicy Nowej Wsi Wielkiej. Przewiduje się powiązanie obwodnicy z istniejącym układem drogowym poprzez skrzyżowania z drogą krajową DK25 (na początku i końcu obwodnicy) oraz dodatkowo poprzez skrzyżowanie z drogą powiatową DP1539C (ul. Malinowa). Warianty inwestycyjne zlokalizowano po zachodniej stronie Nowej Wsi Wielkiej z uwagi na występujące po wschodniej stronie miejscowości Wydmy Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej oraz łąki Nadnoteckie.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę odcinka drogi krajowej;
- budowę obiektów inżynierskich;
- 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;
- 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.



LEGENDA:

- DK25 - istniejąca droga krajowa
- DP 1539C - istniejące drogi powiatowe
- DG 050704C - istniejące drogi gminne
- istniejące drogi lokalne
- PKP - istniejące linie kolejowe
- budynki mieszkalne
- budynki inne
- orientacyjny przebieg obwodnicy - wariant 1
- orientacyjny przebieg obwodnicy - wariant 2
- projektowane skrzyżowania dróg
- projektowane wiadukty drogowe
- zamknięcie istniejących fragmentów dróg
- granica powiatów
- zbiorniki i rowy melioracyjne
- obszar chronionego krajobrazu
- rezerwat przyrody
- korytarz ekologiczny