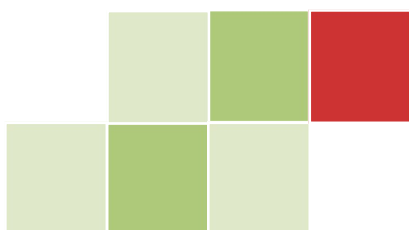


KONSULTACJE SPOŁECZNE

BUDOWA DROGI ŁĄCZĄCEJ DROGĘ WOJEWÓDZKĄ NR 260
Z DROGĄ KRAJOWĄ NR 15 W GNIEŹNIE

OPIS WARIANTÓW INWESTYCYJNYCH



POZNAŃ, MARZEC 2017

SPIS TREŚCI

1. Podstawowe informacje	4
1.1. Przedmiot opracowania	4
1.2. Lokalizacja	4
1.3. Zakres inwestycji	4
2. Warianty inwestycyjne	6
2.1. Wariant 1	6
2.2. Wariant 2	6
2.3. Wariant 3	6
2.4. Porównanie wariantów	7

AUTORZY OPRACOWANIA:



1. Nazwisko i imię autora	mgr inż. Witold Orczyński mgr inż. Dariusz Rusnak
2. Nazwa firmy	Pracownia Projektowa ARCHIDROG
3. Adres	ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań
4. Telefon kontaktowy	61 662 60 98
5. Adres e-mail	pracownia@archidrog.pl

1. Podstawowe informacje

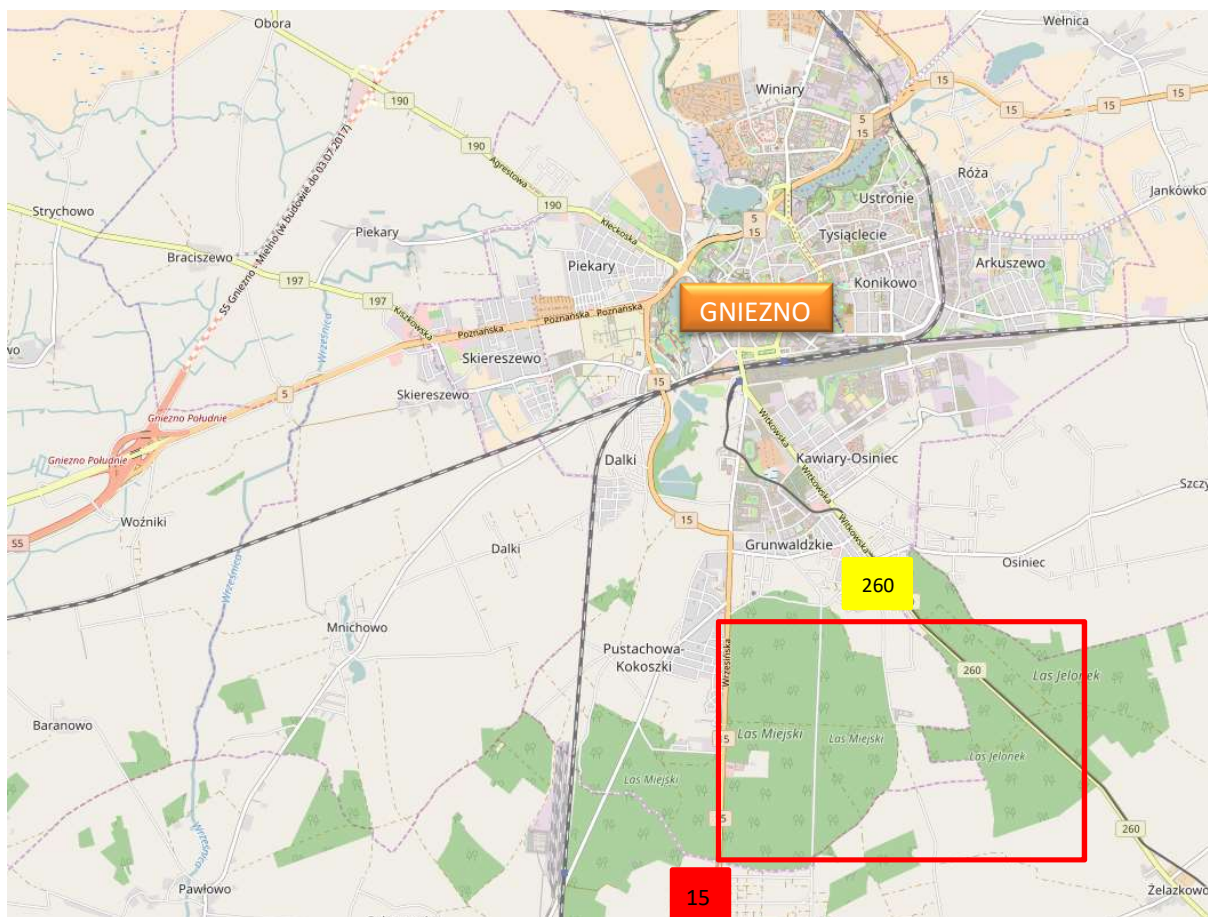
1.1. Przedmiot opracowania

Opracowanie prezentuje trzy warianty inwestycyjne budowy drogi łączącej drogę wojewódzką nr 260 z drogą krajową nr 15 w Gnieźnie. Rozwiązania te są poddane konsultacjom społecznym, a złożone uwagi i wnioski będą uwzględnione na dalszym etapie procedowania tj. przy opracowywaniu materiałów do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

1.2. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, na terenie miasta Gniezna. Tereny, na których zaplanowano przebieg obwodnicy prowadzą po południowej stronie miasta, w obrębie Lasu Miejskiego.

Rysunek 1 Obszar lokalizacji wariantów inwestycyjnych na tle Gniezna



Orientacyjny obszar lokalizacji wariantów inwestycyjnych na tle Gniezna

1.3. Zakres inwestycji

Przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem budowę nowej drogi łączącej drogę krajową nr 15 i drogę wojewódzką nr 260 w Gnieźnie. Przeanalizowano trzy warianty usytuowania drogi – wszystkie po południowej stronie miasta. Generalnie przebieg drogi w proponowanych wariantach różni się usytuowaniem drogi w stosunku do istniejącej zabudowy mieszkaniowej (zarówno skupionej jak i rozproszonej) jak też stopniem ingerencji w obszary leśne.

Obecne rozwiązanie komunikacyjne nie zapewnia komfortu podróżowania, utrudnia pracę kierowcom, a przede wszystkim stwarza niebezpieczeństwo wobec zmotoryzowanych oraz pieszych uczestników ruchu. Konieczność realizacji projektu determinuje niefunkcyjny układ komunikacyjny w południowej części miasta. Droga krajowa nr 15 (ul. Wrzesińska) jest trasą obciążoną znacznym ruchem pojazdów ciężkich. Droga wojewódzka nr 260 (ul. Witkowska) położona jest w sąsiedztwie nowych terenów inwestycyjnych miasta. Budowa nowego połączenia obydwu tras pozwoli na odciążenie ulic w centrum miasta z ruchu samochodów ciężarowych i dogodny dojazd do strefy ekonomicznej.

Mając na uwadze poprawę warunków życia mieszkańców, funkcjonowania podmiotów gospodarczych, a także udrożnienie układu komunikacyjnego, podjęto decyzję o realizacji inwestycji łączącej drogę krajową nr 15 i drogę wojewódzką nr 260 w Gnieźnie. Realizacja przedmiotowej inwestycji przyczyni się do osiągnięcia takich efektów rzeczowych jak:

- poprawa powiązania regionalnej sieci dróg województwa wielkopolskiego z siecią TEN-T (autostradą A2), układem dróg krajowych, wojewódzkich i niższej kategorii,
- zwiększenie dostępności transportowej analizowanego obszaru,
- wypełnienie braków w sieci dróg regionu –budowa trasy spowoduje zwiększenie dobrej jakości ciągów komunikacyjnych w regionie i włączenie ich do istniejącej sieci transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- polepszenie stanu układu drogowego przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa jego użytkowników,
- zapewnienie standardu nawierzchni zdolnej do przenoszenia ruchu pojazdów o nacisku 115 kN/oś,
- poprawa obsługi ruchu turystycznego i ponadlokalnego,
- aktywizacja terenów inwestycyjnych i rozwój ekonomiczny regionu,
- zmniejszenie emisji substancji szkodliwych do powietrza atmosferycznego,
- obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego,
- poprawa wizerunku analizowanego obszaru,
- zmniejszenie uciążliwości społecznych.

Powstały trzy warianty budowy drogi, które scharakteryzowane zostały w punkcie 2.

2. Warianty inwestycyjne

Projektowany odcinek drogi będzie posiadał klasę techniczną "G" (droga główna); dla tej klasy technicznej szerokość pasa drogowego zgodnie z obowiązującymi przepisami wynosi min. 25m. Dla wszystkich wariantów przeanalizowano możliwość połączenia się z istniejącym układem komunikacyjnym, usytuowanie w stosunku do istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej oraz ingerencję w obszary leśne. Analizowano również ingerencję w obszary występowania gruntów słabonośnych.

2.1. Wariant 1

Przebieg drogi wg wariantu 1 usytuowano na skraju obszarów leśnych i jednocześnie w pobliżu istniejącej zabudowy mieszkaniowej po północnej stronie ulic Pułkowej i Piaskowej. Przebieg drogi uwzględnia ustalenia zawarte w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego, w tym zakresie planowanego układu komunikacyjnego za wyjątkiem małego obszaru przy ul. Wrześcińskiej. Planowana droga o długości 1,855 km posiadałaby skrzyżowanie z ul. Grunwaldzką. Natomiast ul. Sosnowa byłaby podłączona do obwodnicy w sposób pośredni zgodnie z załącznikiem rysunkowym. Przebieg drogi koliduje z istniejącym placem zabaw i planowanym boiskiem przy ul. Sosnowe – obiekty te musiałyby być przeniesione w inną lokalizację. Skrzyżowanie z drogą krajową nr 15 zlokalizowane jest w miejscu istniejącego skrzyżowania z ul. Pustachowską.

2.2. Wariant 2

Przebieg drogi wg wariantu 2 usytuowany jest w taki sposób, aby wykorzystywał istniejący dukt leśny i tym samym w minimalny sposób ingerował w teren lasu. We wschodniej części drogę usytuowano w taki sposób aby była możliwie maksymalnie odsunięta od istniejącej i planowanej pojedynczej zabudowy mieszkaniowej przy ul. Sosnowej i Nowaszki. Planowana droga o długość 2,285 km posiadałaby skrzyżowanie z ul. Grunwaldzką i Sosnową. Natomiast ul. Nowaszki byłaby podłączona do obwodnicy w sposób pośredni zgodnie z załącznikiem rysunkowym. Skrzyżowanie z drogą krajową nr 15 zlokalizowane jest w miejscu istniejącego skrzyżowania z ul. Graniczną.

2.3. Wariant 3

Przebieg drogi wg wariantu 3 wykorzystuje inny istniejący dukt leśny wysunięty najbardziej na południe obszaru leśnego. Przy skrzyżowaniu z ul. Sosnową droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie budynku nr 57b i planowanej zabudowy mieszkaniowej poniżej tego budynku; nie zachodzi jednak konieczność wyburzenia budynku. Planowana droga długość 2,755 km posiadałaby skrzyżowanie z ul. Grunwaldzką i Sosnową. Skrzyżowanie z drogą krajową nr 15 zlokalizowane jest poza obszarem istniejących skrzyżowań; tworzy się zatem dodatkowe skrzyżowania w ciągu tej drogi.

2.4. Porównanie wariantów

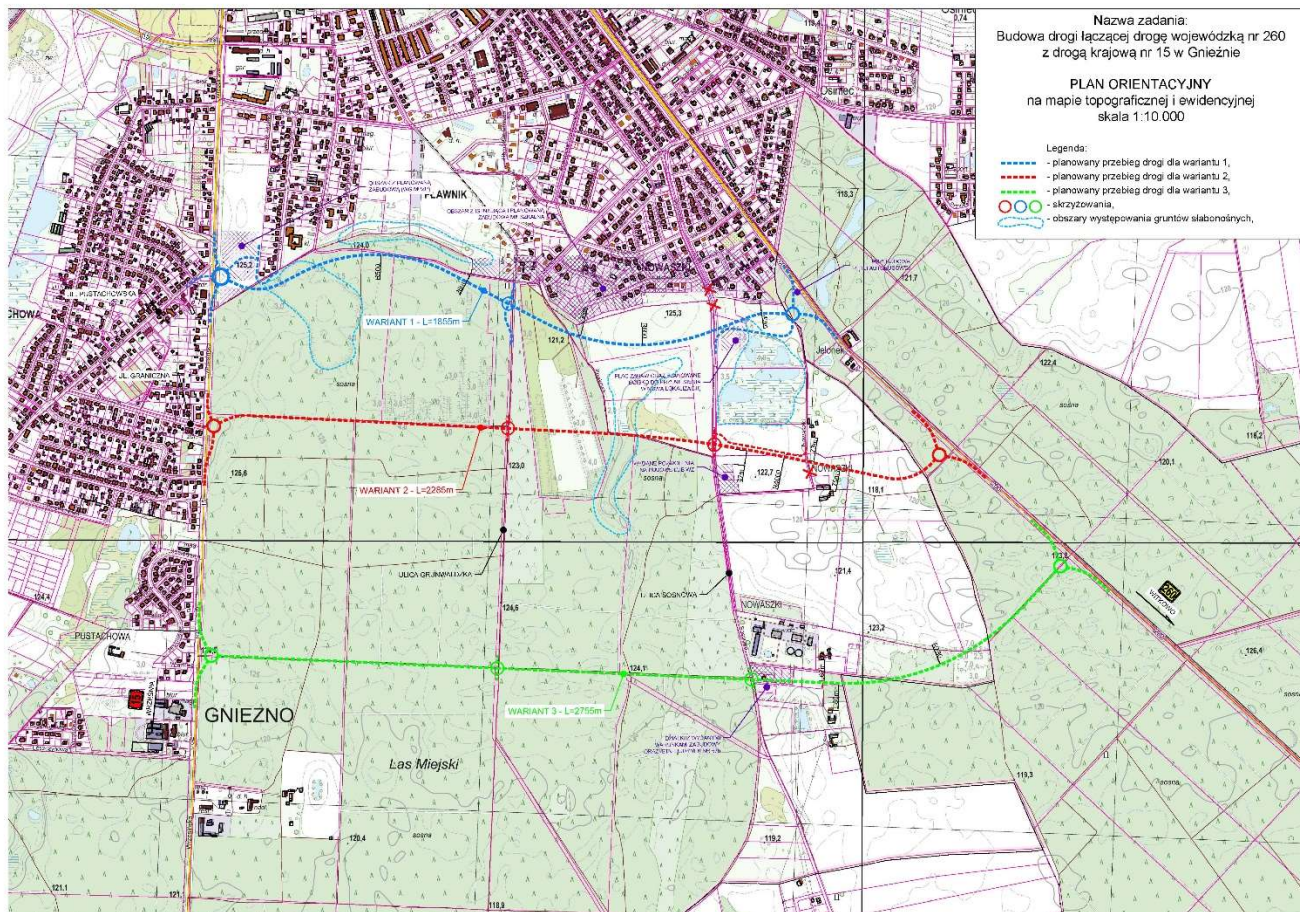
W poniższej tabeli zestawiono najważniejsze parametry projektowanych wariantów inwestycji.

Tabela 1 Porównanie wariantów inwestycji

Nr wariantu	Długość [m]	Zalety	Wady
1	1855	<ul style="list-style-type: none"> • najkrótszy odcinek planowanej drogi, • minimalna ingerencja w obszary leśne, 	<ul style="list-style-type: none"> • maksymalne zbliżenie drogi do skupionej zabudowy mieszkaniowej, • największa ingerencja w obszary występowania gruntów słabonośnych,
2	2285	<ul style="list-style-type: none"> • optymalne połączenie ingerencji drogi w obszary leśne oraz w obszary pojedynczej zabudowy mieszkaniowej, 	
3	2755	<ul style="list-style-type: none"> • minimalna ingerencja w obszary zabudowy mieszkaniowej, 	<ul style="list-style-type: none"> • najdłuższy odcinek planowanej drogi, • maksymalna ingerencja w obszary leśne, • konieczność wykonania dodatkowego skrzyżowania na drodze krajowej,

Na poniższym planie orientacyjnym przedstawiono warianty inwestycyjne.

Rysunek 2 Warianty inwestycyjne



Źródło: Opracowanie własne

Inwestycja rozwiąże podstawowe problemy regionu w zakresie infrastruktury transportowej, a mianowicie poprawi jakość i dostępność do dróg w województwie, odseparuje ruch lokalny od ponadlokalnego oraz zwiększy poziom bezpieczeństwa wszystkich użytkowników trasy. Zasadność inwestycji potwierdza również jej komplementarność z dokumentami strategicznymi.