

6. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Początek trasy rozpoczyna się od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w miejscowości Zielona Łąka. Koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 12 (DK12) w miejscowości Brzezie. Skrzyżowanie DK11/DK12 analizuje się wariantowo jako bezkolizyjne lub zwykłe (skanalizowane lub o ruchu okrężnym – rondo).

Zaprojektowano 2 warianty przebiegu planowanej drogi krajowej DK12.

W **wariancie pierwszym** (W1 - na mapie oznaczony kolorem różowym) przewiduje się budowę:

- węzła „Zielona Łąka” na połączeniu z drogą DK11,
- skrzyżowania skanalizowanego w miejscowości Brzezie, które będzie połączeniem DK12 z DK11
- dwóch przejazdów drogowych.

W **wariancie drugim** (W2 - na mapie oznaczony kolorem granatowym) przewiduje się budowę:

- węzła „Zielona Łąka” na połączeniu z drogą DK11,
- skrzyżowania typu rondo w miejscowości Brzezie na skrzyżowaniu z ul. Dębową, które będzie połączeniem DK12 z DK11
- dwóch przejazdów drogowych.

7. PARAMETRY TECHNICZNE PROJEKTOWANEJ DROGI

- Klasa techniczna drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- Prędkość projektowa: 100 km/h, -
- Prędkość miarodajna: 100 km/h
- Liczba jezdni: 1
- Liczba pasów ruchu: 2 (po jednym w każdym kierunku)
- Szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,5 m
- Szerokość pobocza gruntowego: min. 1,5 m
- Skrajnia pionowa: min. 5,00 m

8. PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Powiązanie projektowanej drogi DK12 z innymi drogami publicznymi planuje się za pośrednictwem węzła „Zielona Łąka” oraz skrzyżowań: skanalizowanego (wariant 1) lub ronda (wariant 2).

9. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Nie przewiduje się ruchu pieszego oraz rowerowego wzdłuż projektowanego odcinka drogi krajowej nr 12 (DK12).

10. OBSŁUGA TERENÓW SĄSIADUJĄCYCH Z DROGĄ DK12

Z uwagi na parametry techniczne projektowanej drogi, odpowiadające klasie GP, jej dostępność z / do terenów przyległych jest ograniczona. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które zostaną odcięte od drogi publicznej, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do dróg publicznych poprzez tzw. jezdnie dodatkowe (projektowane wzdłuż drogi DK12) oraz projektowane przejazdy poprzeczne.

11. OCHRONA ŚRODOWISKA

W dokumentacji projektowej zostanie ujęta budowa niezbędnych urządzeń ochrony środowiska w zakresie wynikającym z analiz wykonywanych na etapie przedmiotowego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Przewidziano następujące działania minimalizujące oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko: budowa przejeżd dla zwierząt oraz przepustów dla płazów, budowa ogrodzeń ochronnych, budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe, nasadzenia roślinne o charakterze osłonowym i izolacyjnym.

12. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Integralną częścią STEŚ są działania informacyjne, realizowane dwukrotnie:

- w postaci spotkań informacyjnych na etapie opracowywania STEŚ
- w postaci formalnych spotkań społecznych, prowadzonych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w ramach procedury wydawania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU), zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r., poz. 283).

Aktualne spotkanie jest kontynuacją wcześniejszych spotkań z mieszkańcami (przeprowadzonych w czerwcu 2011 r. i zakończonych raportem), odbywających się w ramach prac studialnych dla Obwodnicy Pleszewa. Wyniki ówczesnych spotkań wraz z wnioskami zostały uwzględnione w aktualnej dokumentacji STEŚ dla korekty przebiegu drogi DK12 od m. Zielona Łąka do m. Brzezie. Spotkanie ma na celu wyłącznie zebranie opinii mieszkańców Brzezia, z uwagi na fakt, że przebieg nowego wariantu drogi dotyczy tej miejscowości. Podczas organizowanego spotkania mieszkańcy będą mogli zapoznać się z zaprojektowanymi wariantami przebiegu drogi DK12 wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego (naniesionymi na ortofotomapy), jak również wskazać w Ankietach preferencje dotyczące przebiegu drogi. Ponadto w Ankiecie będzie można zgłosić uwagi i wnioski dotyczące proponowanych rozwiązań projektowych).

Udział społeczeństwa na etapie Oceny Oddziaływania na Środowisko:

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 283) o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w postępowaniu administracyjnym o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (zwanej dalej „decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”), wszyscy zainteresowani będą mieli możliwość zapoznania się z dokumentacją oraz składania uwag i wniosków. Złożone uwagi i wnioski zostaną rozpatrzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (RDOŚ) przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

O udziale społeczeństwa, w tym o terminie i miejscu składania uwag, zawiadomi w drodze obwieszczenia RDOŚ (tablica ogłoszeń oraz strona internetowa), a także urzędy gmin w sposób zwyczajowo przyjęty.

13. ODSZKODOWANIA ZA NIERUCHOMOŚCI ZAJĘTE POD PLANOWANĄ INWESTYCJĘ

Na mocy decyzji ZRID (Zgody na Realizację Inwestycji Drogowej), gdy stanie się ona ostateczna, nieruchomości zajęte pod pas drogowy stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa oraz następuje wszczęcie postępowania odszkodowawczego (ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; Dz.U. z 2020 r. poz. 1363). Dotychczasowym właścicielom przysługuje odszkodowanie za zajęte nieruchomości 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, zaś płatnikiem odszkodowania jest GDDKiA.

14. CEL SPOTKANIA

- Zapoznanie społeczności lokalnej z zaprojektowanymi wariantami przebiegu drogi krajowej nr 12 (DK12) wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego.
- Możliwość wyrażenia opinii na temat preferencji dot. przebiegu drogi i zgłoszenie uwag i wniosków przez społeczeństwo.



Inwestor:



Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg
Krajowych i Autostrad
reprezentowany przez:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
i Autostrad Oddział w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań
Tel.: 61 866 88 21, Faks: 61 864 63 69
E-mail: sekretariat_poznan@gddkia.gov.pl

Jednostka projektowa:



Schuessler-Plan

Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.
Aleje Jerozolimskie 96
00-807 Warszawa
Tel.: 22 41 91 422, Faks: 22 41 91 401
E-mail: warszawa@schuessler-plan.com

STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE

Budowa Obwodnicy m. Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezie)

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Korekta przebiegu drogi krajowej nr 12 (DK12) na odcinku Zielona Łąka – Brzezie, realizowana w ramach opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) dla drogi ekspresowej S11 Kórnik – Ostrów Wlkp. Celem zaprojektowania korekty przebiegu DK12 jest zapewnienie spójności sieci drogowej i połączenie (za pośrednictwem węzła) DK12 z drogą ekspresową S11 w każdym z projektowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej.

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Planowany odcinek drogi krajowej nr 12 (Obwodnicy Pleszewa) zlokalizowany jest na terenie województwa wielkopolskiego, w Powiecie Pleszewskim, Gminie Pleszew.

3. STADIUM PRAC I LATA REALIZACJI PROJEKTU

Obecnie trwa realizacja stadium projektu tj. wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ), wraz z materiałami do Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU) dla dwóch wariantów proponowanej drogi krajowej nr 12 (DK12)

- IV kw. 2020 r. – spotkanie informacyjne w m. Brzezie z uwagi na korektę wariantu prezentowanego podczas spotkań w czerwcu 2011 r.
 - I kw. 2022 r. – podpisanie Protokołu posiedzenia KOPI, zatwierdzającego wariant przebiegu DK12 do wskazania we wniosku o DŚU
 - I kw. 2023 r. – uzyskanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU), zatwierdzającej wariant przebiegu drogi do realizacji
- Planowany termin realizacji inwestycji 2026 - 2028.

4. CEL OPRACOWANIA PROJEKTOWEGO

Celem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) jest :

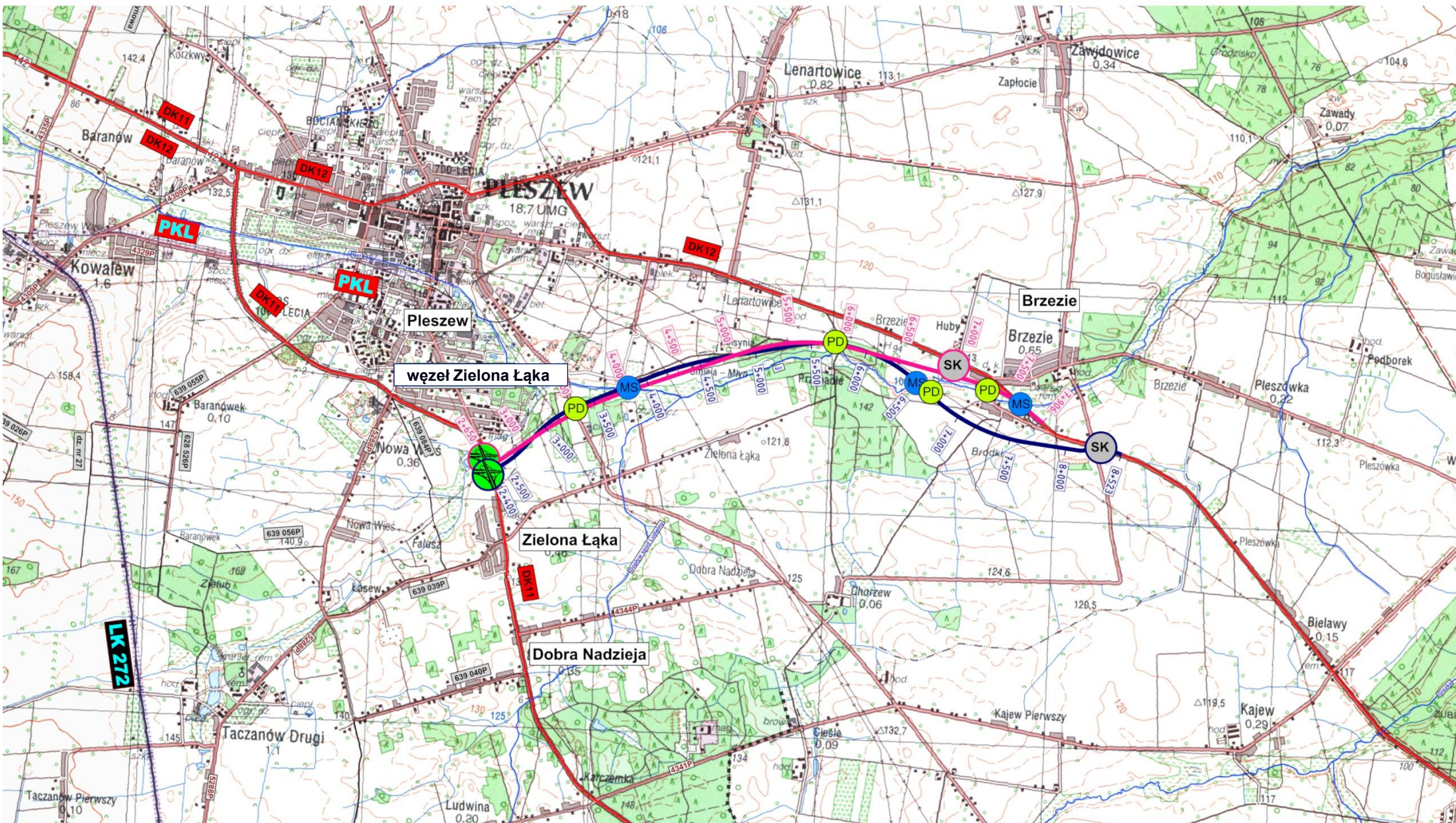
- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności,
- uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów oraz ostateczne ustalenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych,
- dostarczenie informacji do podjęcia wstępnej decyzji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

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej zakłada się korektę istniejącego układu drogowego, w tym lokalnej sieci dróg krajowych i gminnych. Dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy drogi DK12, wzdłuż jej przebiegu, projektowane są dodatkowe jezdnie, które w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi stworzą nowy układ komunikacyjny. Dla istniejącej DK12 zapewniona zostanie jej ciągłość na całym odcinku. Dla obsługi ruchu lokalnego, zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie, które zapewnią pełną obsługę przyległych terenów.

5. SPODZIEWANE KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

- Usprawnienie ruchu drogowego na kierunku wschód – zachód w województwie wielkopolskim.
- Wyprowadzenie z miasta Pleszew ruchu tranzytowego w/z kierunku Kalisza i Jarocina
- Odciążenie oraz usprawnienie funkcjonowania układu drogowego Pleszewa, gdzie występuje duże natężenie ruchu, związane z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 12 (DK12).
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Pleszewie oraz w korytarzu nowoprojektowanej drogi DK12.
- Poprawa przepustowości drogi krajowej nr 12 (DK12).
- Poprawa komfortu akustycznego w otoczeniu dotychczasowego przebiegu drogi krajowej nr 12, z uwagi na zmniejszenie na niej natężenia ruchu.

Planowane warianty przebiegu obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12 (DK12)



LEGENDA:



Wariant 1



Wariant 2



projektowany węzeł drogowy wariant 1



projektowany węzeł drogowy wariant 2



projektowane skrzyżowanie drogowe wariant 1



projektowane skrzyżowanie drogowe wariant 2



obszary zabytkowe



przejazd drogowy



most / przepust



droga krajowa



droga powiatowa



droga gminna