

## 7. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI EKSPRESOWEJ S11

- Klasa techniczna drogi: S (droga ekspresowa)
- Liczba jezdni: 2
- Przekrój jezdni: 2 x 2 pasy ruchu
- Szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,50m
- Szerokość pasa dzielącego jezdnie: min. 5,00m
- Szerokość pasa awaryjnego: 2,50m
- Prędkość projektowa: 100 km/h
- Prędkość miarodajna: 110 km/h
- Kategoria ruchu: KR7
- Nośność: 115 kN/oś
- Skrajnia pionowa: min. 5,00m

## 8. PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Powiązanie projektowanej drogi S11 z innymi drogami publicznymi planuje się za pośrednictwem następujących węzłów drogowych:

- Węzeł „Przygodzice” - połączenie z DK11 i DK25
- Węzeł „Antonin” - połączenie z DK11 i DK25
- Węzeł „Ostrzeszów Północ” - połączenie z DW 444
- Węzeł „Kobyła Góra” - połączenie z DW 449
- Węzeł „Kępno Północ” - połączenie z DK11
- Węzeł „Baranów” - połączenie z DK11

## 9. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S11 nie przewiduje się ruchu pieszego i rowerowego. Wyjątki stanowić będą rejonny obiektów inżynierskich projektowanych przejazdów nad i pod drogą ekspresową, które zostaną wyposażone w chodniki oraz ścieżki rowerowe umożliwiające obsługę ruchu pieszego oraz rowerowego. Drogi dojazdowe będą wyposażone w ścieżki piesze i rowerowe w zależności od potrzeb.

## 10. OBSŁUGA TERENÓW SĄSIADUJĄCYCH Z DROGĄ EKSPRESOWĄ S11

Ze względu na parametry techniczne projektowanej drogi ekspresowej S11, 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 drogi ekspresowej.

## 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 budowę ekranów akustycznych.

## 12. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Integralną częścią STEŚ są działania informacyjne. Podczas organizowanych spotkań mieszkańcy będą mogli poznać się z proponowanymi wariantami przebiegu drogi S11 wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego, jak również wyrazić w Ankietach opinie na temat preferencji dotyczącej przebiegu drogi.

W Ankietach będzie można również 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. ustawy ooś (DZ.U. z 2018 r. poz. 2081) o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (z późniejszymi zmianami) w postępowaniu administracyjnym o wydanie decyzji 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 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 POD PLANOWANĄ INWESTYCJĘ

W sytuacji konieczności nabycia przez Skarb Państwa gruntów zajętych pod pas drogowy (na mocy decyzji ZRID), ich właścicielom zostaną wypłacone stosowne odszkodowania.

## 14 CEL SPOTKANIA

- Zapoznanie społeczności lokalnej z projektowanymi wariantami przebiegu drogi S11 wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego.
- Możliwość wyrażenia opinii, zgłoszenia uwag i wniosków przez społeczeństwo.



# DZIAŁANIA INFORMACYJNE

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe  
droga ekspresowa S11  
odcinek: Ostrów Wielkopolski - Kępno

### Investor:

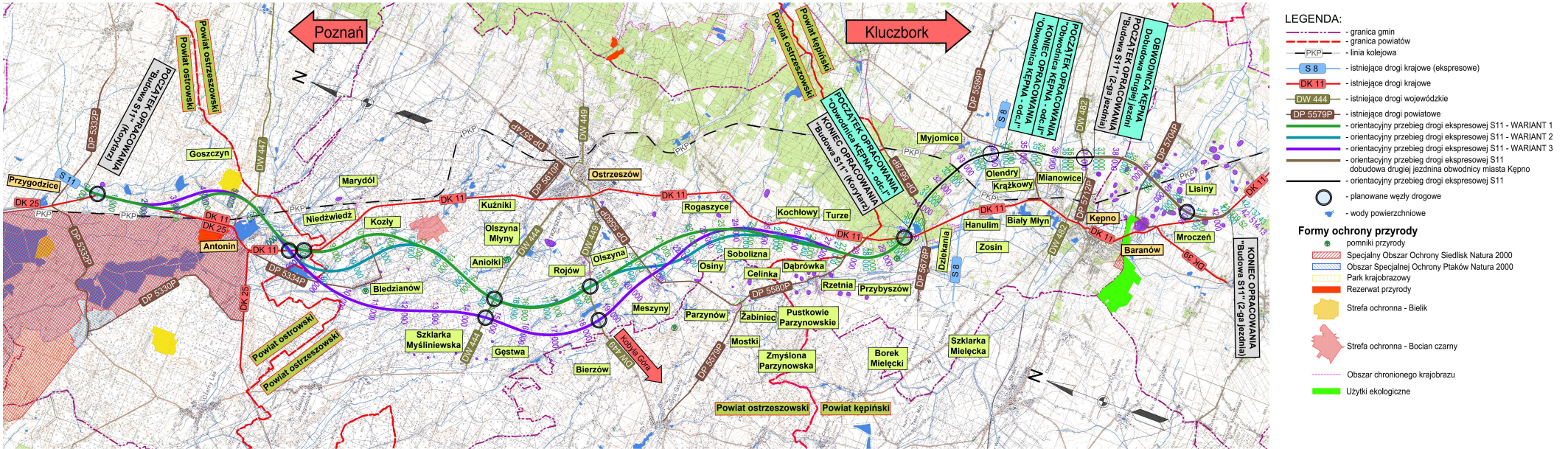
Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg  
Krajowych i Autostrad  
reprezentowany przez:  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Poznaniu  
ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań  
Tel.: 61 866 88 21, Faks: 61 864 63 69  
E-mail: sekretariat\_poznan@gddkia.gov.pl



### 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](mailto:trakt@trakt.eu), [www.trakt.eu](http://www.trakt.eu)





## 1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Opracowania projektowe dla drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno.

## 2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

Omawiany odcinek drogi ekspresowej S11 zlokalizowany jest na terenie województwa wielkopolskiego, w powiatach:

- Ostrowski: Gmina Przygodzice,
- Ostrzeszowski: Gmina Ostrzeszów, Gmina Kobyła Góra,
- Kępiński: Gmina Kępno, Gmina Baranów.

## 3. STADIUM PRAC I LATA REALIZACJI PROJEKTU

W chwili obecnej trwa realizacja następnego stadium projektu tj. wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES), wraz z materiałami do Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU) dla trzech wariantów proponowanej drogi ekspresowej S11

- I kw. 2019 r. – konsultacje społeczne (etap STES);
- I kw. 2020 r. - wybór wariantu preferowanego do DŚU – zatwierdzenie Protokołu z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych KOPI na etapie STES;
- I kw. 2021 r. - uzyskanie DŚU (wybór wariantu do realizacji);
- II kw. 2022 r. - zakończenie etapu Koncepcji Programowej (KP) – zatwierdzenie Protokołu z posiedzenia KOPI.

Planowany termin realizacji inwestycji (pod warunkiem pozyskania finansowania na budowę): 2022 -2026 r.

## 4. CEL OPRACOWANIA PROJEKTOWEGO

Celem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES) 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 północ – południe w Wielkopolsce;
- Poprawa komfortu jazdy oraz znaczne skrócenie czasu podróży;
- Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu na jednej z najważniejszych dróg Wielkopolski oraz włączenie jej do sieci ekspresowych dróg krajowych;
- Usprawnienie funkcjonowania ruchu dla miejscowości położonych w otoczeniu projektowanej inwestycji;
- Umożliwienie aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi ekspresowej S11.

## 6. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Początek trasy rozpoczyna się na obecnie realizowanej obwodnicy miejscowości Ostrów Wielkopolski etap II, w rejonie obecnie realizowanego ronda w miejscowości Przygodzice. Koniec projektowanego odcinka stanowi włączenie się do zakończenia obwodnicy miejscowości Kępno poprzez dobudowę drugiej jezdni wraz budową węzła „Baranów”.

Zaprojektowano 3 warianty przebiegu planowanej drogi ekspresowej S11. W każdym wariantcie, w zakresie inwestycji, przewiduje się budowę sześciu węzłów: „Przygodzice”, „Antonin”, „Ostrzeszów Północ”, „Kobyła Góra”, „Kępno Północ” oraz „Baranów”, budowę jednej pary MOP-ów oraz budowę Obwodu Utrzymania Drogi (OUD).

Zakres inwestycji obejmuje ponadto:

- budowę odcinka drogi ekspresowej S11 o przekroju dwujezdniowym z pasem dzielącym oraz pasami awaryjnymi;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu i nad planowaną drogą ekspresową;
- 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 poprowadzone wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej;
- realizację rozwiązań wynikających z oceny oddziaływania na środowisko w tym: ekrany akustyczne, zieleń ochronna, przejścia dla zwierząt, ogrodzenie ochronne;
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu a także infrastruktury technicznej związanej z drogami;
- budowę Systemu Zarządzania Ruchem kompatybilnego i spójnego z KSZR.