

ROZDZIAŁ I – OGÓLNY

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11 (Poznań) Środa Wlkp. – Ostrów Wlkp.- granica woj. (Kłucz bork) w ciągu drogi krajowej nr 11 jest umowa nr 72/2004 z dnia 30 września 2004 r. zawarta z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu.

2. Cel opracowania

Podstawowym celem opracowania Studium jest:

- opracowanie przebiegu drogi ekspresowej w ujęciu wariantowym z wyborem wariantu optymalnego wg Pracowni Projektowej;
- ustalenie korytarza terenowego dla przebiegu drogi ekspresowej S11 na rozpatrywanym obszarze województwa wielkopolskiego;
- określenie możliwości wykorzystania istniejącej drogi krajowej nr 11 celem dostosowania jej do parametrów drogi ekspresowej;
- etapowanie realizacji budowy drogi ekspresowej pod kątem wyłączenia z ruchu tranzytowego najbardziej uciążliwych odcinków istniejącej drogi;
- wyliczenie kosztów wskaźnikowych w poszczególnych etapach przedsięwzięcia;
- analizę ekonomiczną i ruchową wybranego wariantu w odniesieniu do istniejącej drogi;
- określenie budowy nowych odcinków drogi ekspresowej z uwzględnieniem istniejącej drogi krajowej nr 11;
- uzyskanie opinii władz samorządowych dla opracowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej;
- zaopiniowanie wybranego wariantu na granicy województwa wielkopolskiego i opolskiego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Opolu.

3. Zakres opracowania

Początek opracowania „Studium techniczno - ekonomicznego drogi ekspresowej S11 znajduje się na terenie gminy Środa Wlkp. w km 314+520 na skrzyżowaniu istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września.

Natomiast obszar opracowania obejmuje istniejącą drogę krajową nr 11 od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2, w nawiązaniu do ulicy Bolesława Krzywoustego w Poznaniu, do m. Byczyna na terenie województwa opolskiego.

Taki zakres opracowania pozwala na weryfikację dotychczasowych opracowań koncepcyjnych i projektowych i ustalenia jednolitego przebiegu drogi ekspresowej wraz z lokalizacją węzłów i przekroczeń.

Również dla wskazania lokalizacji miejsc obsługi podróżnych (MOP) konieczne jest przeanalizowanie drogi ekspresowej na całym jej przebiegu.

Koniec opracowania studium techniczno – ekonomicznego zgodnie ze zleceniem był przewidziany w rejonie wsi Siemianice i Kostów na granicy województwa wielkopolskiego i opolskiego w km 466+280 istniejącej drogi krajowej nr 11. Jednak ze względu na konieczność opracowania analizy ekonomicznej stanowiącej integralną część „Studium...” niezbędne jest doprowadzenie planowanej drogi ekspresowej przebiegającej po nowym terenie wzdłuż linii kolejowej nr 272 do krzyżowania się z istniejącą drogą krajową nr 11 na terenie gminy Byczyna (za miastem Byczyna). W związku z powyższym konieczne było rozszerzenie zakresu opracowania na teren województwa opolskiego do km 476+585 istniejącej drogi krajowej nr 11 (km 486+328 planowanej drogi ekspresowej).

W ramach opracowywanego studium techniczno-ekonomicznego uwzględnia się następujące opracowania:

- a) Koncepcja programowa i materiały z projektu budowlanego rozbudowy dwujezdniowej drogi krajowej nr 11, odcinek węzeł autostradowy A2 „Krzesiny” – Kórnik opracowana w 2002 r.
- b) Koncepcja programowa przebudowy drogi krajowej nr 11, odcinek Kórnik – Środa Wlkp. z dostosowaniem do standardu drogi ekspresowej opracowana w 2002 r
- c) Koncepcja programowa obwodnicy Jarocina w ciągu drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg – Poznań – Bytom opracowana w 2002 r
- d) Materiały do decyzji lokalizacyjnej obwodnicy Ostrowa Wlkp. opracowane w 2004 r.
- e) Koncepcja programowa obwodnicy miasta Kępna opracowana w 2003 r
- f) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego uchwalony przez Sejmik województwa wielkopolskiego 26 listopada 2001 r.
- g) Program dostosowania drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg – Poznań – Bytom do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa opolskiego opracowany w 2002 r.

Opracowanie studium przebiegu drogi ekspresowej wykonano wariantowo. W wyniku konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego i zainteresowanych instytucji ustalono jednoznaczny przebieg drogi ekspresowej jako rozwiązanie podstawowe.

Rozpatrywane warianty przebiegu drogi ekspresowej zostały opisane w rozdziale II pkt. 4.8.

W związku brakiem akceptacji rozwiązań wariantowych przez samorządy nie były one szczegółowo analizowane.

4. Lokalizacja

Początek południowego odcinka drogi ekspresowej S11 znajduje się w miejscu skrzyżowania autostrady A2 i istniejącej drogi krajowej nr 11 (na terenie miasta Poznania) – węzeł „Krzesiny” w km 287+884.

Natomiast początek opracowania Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11 przyjęto na krzyżowaniu się istniejącej drogi krajowej nr 11 w km 314+520 z istniejącą drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września, w nawiązaniu do opracowań wymienionych w pkt. 3.a i 3.b.

Projektowana droga ekspresowa S11 prowadzona jest przy częściowym wykorzystaniu istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 11.

Dla ominięcia terenów intensywnej zabudowy miejskiej i zagrodowej zaistniała konieczność wyznaczenia na wielu odcinkach wariantowego przebiegu drogi ekspresowej.

Koniec opracowania Studium techniczno-ekonomicznego znajduje się w km 468+328 (istn. km drogi krajowej 476+585) na terenie województwa opolskiego w gminie Byczyna.

Długość planowanej drogi ekspresowej od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2 do końca opracowania wynosi 180,444 km.

Długość opracowania studium techniczno-ekonomicznego na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzkiej nr 432 do końca opracowania wynosi 153,808 km.

Długość istniejących odcinków drogi krajowej nr 11 od węzła „Krzesiny” do końca opracowania, przewidzianych do dostosowania do parametrów drogi ekspresowej wynosi 48,786 km.

Długość istniejących odcinków drogi krajowej nr 11 od km 314+520 (początek studium techniczno-ekonomicznego) do końca opracowania przewidzianych do dostosowania do parametrów drogi ekspresowej wynosi 22,902 km.

Istniejąca droga krajowa przebiega na analizowanym obszarze przez następujące miasta i gminy:

Tab. 1.1. Przebieg istniejącej drogi krajowej nr 11 przez poszczególne gminy

<i>L.p.</i>	<i>Powiat</i>	<i>Nazwa gminy / / miasta</i>	<i>Długość odcinka [km]</i>
1	miasto na prawach powiatu (m.n.p.p.)	Poznań	1,605
2	poznański	gm. Kórnik	13,465
3		m. Kórnik	1,298
7	średzki	gm. Środa Wlkp.	18,681
8		gm. Krzykosy	9,172
9		gm. Nowe Miasto n. Wartą	8,512
10	jarociński	gm. Jarocin	11,436
11		m. Jarocin	4,009
13		gm. Kotlin	7,143
14	pleszewski	gm. Pleszew	13,419
15		m. Pleszew	4,077
17		gm. Gołuchów	3,102
18	ostrowski	Gm. Ostrów Wlkp.	13,285
19		m. Ostrów Wlkp.	8,887
20		gm. Przygodzice	14,064
21	ostrzeszowski	gm. Ostrzeszów	14,559
22		m. Ostrzeszów	4,810
24	kępniński	gm. Kępno	5,716
25		m. Kępno	3,299
26		gm. Baranów	6,820
27		gm. Łęka Opatowska	10,886
28	kluczborski	gm. Byczyna	8,125
29		m. Byczyna	2,151

Tabela 1.2 Obejścia miejscowości w ciągu planowanej drogi ekspresowej S11

L.p.	Powiat	Nazwa gminy / miasta	Nazwa miejscowości
1	m.n.p.p.	m. Poznań	
2	poznański	gm. Kórnik	Kórnik
3	średzki	gm. Środa	Środa Wlkp., Brodowo
4		gm. Krzykosy	–
5		gm. Nowe Miasto n. Wartą	Nowe Miasto n. Wartą, Wolica Pusta
6	jarociński	gm. Jarocin	Mieszków, Cielcza, Witaszyczki, Witaszyce
7		m. Jarocin	Jarocin
8		gm. Kotlin	Wyszki, Kotlin
9	pleszewski	gm. Pleszew	Piekarzew, Pleszew, Zielona Łąka, Dobra Nadzieja, Kuczków
10		m. Pleszew	Pleszew
11		gm. Gołuchów	Krzywosądów, Żychlin
12	ostrowski	gm. Ostrów Wlkp.	Sobótka, Franklinów
13		m. Ostrów Wlkp.	Ostrów Wlkp.
14		gm. Przygodzice	Przygodzice, Antonin
15	Ostrzeszowski	gm. Ostrzeszów	Niedźwiedź, Rogaszyce, Kochłowy, Turze, Rzetnia
16		m. Ostrzeszów	Ostrzeszów
17		gm. Kobyła Góra	–
18	kępniński	gm. Kępno	Hanulin
19		m. Kępno	Kępno
20		gm. Baranów	Baranów, Słupia pod Kępnem
21		gm. Łęka Opatowska	Piaski, Trzebień, Opatów, Siemianice
22	Kluczborski	gm. Byczyna	Kostów, Gołkowice
23		m. Byczyna	Byczyna

5. Zakres rzeczowy

Zakresem rzeczowym w opracowanym studium techniczno-ekonomicznym objęto następujące zasadnicze działy tematyczne:

- Rozdział I – Ogólny,
- Rozdział II – Drogowy,
- Rozdział III – Ruch drogowy,
- Rozdział IV – Obiekty inżynierskie,
- Rozdział V – Środowisko gruntowo-wodne,
- Rozdział VI – Ochrona środowiska,

- Rozdział VII – Zagrożenie klimatu akustycznego,
- Rozdział VIII – Środowisko kulturowe,
- Rozdział IX – Ekonomiczny
- Rozdział X – Wnioski z zakresu ochrony środowiska
- Rozdział XI – Podsumowanie, wnioski, opinie.

Wymienione wyżej rozdziały wykonane zostały na podstawie materiałów pochodzących z inwentaryzacji, obliczeń prognozy ruchu samochodowego, wizji w terenie oraz informacji uzyskanych z materiałów dotyczących zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego i opolskiego oraz poszczególnych miast i gmin. Ponadto przeanalizowano ocenę warunków ruchu i ich wpływ na środowisko.

6. Materiały wejściowe

Opracowane studium techniczno ekonomiczne drogi ekspresowej S11 wykonano na mapach topograficznych w podziałce 1:10 000 z aktualnością na pierwszą połowę 2003 i 2005 roku.

W opracowanym studium techniczno-ekonomicznym wykorzystano następujące materiały informacyjne, opracowania studialne i projektowe:

- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego uchwalony przez Sejmik województwa wielkopolskiego 26 listopada 2001 r.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych miast i gmin leżących w rejonie analizowanej drogi krajowej nr 11
- Plany liniowe dróg uzyskane z GDDKiA Oddział w Poznaniu,
- Koncepcja programowa i materiały z projektu budowlanego - „Rozbudowa dwujezdniowej drogi krajowej 11 odcinek węzeł autostradowy A2 „Kzesiny” – Kórnik,
- Koncepcja programowa przebudowy drogi krajowej nr 11, odcinek węzeł „Kórnik II” – Środa Wlkp. z dostosowaniem do standardu drogi ekspresowej.
- Dane z pomiarów generalnych ruchu z 2000 r.,
- Informacje z objazdu drogi i wywiadów w urzędach miast i gmin dotyczące terenów przewidzianych pod planowany przebieg drogi ekspresowej.
- Inwentaryzacja istniejącej drogi krajowej nr 11 wraz z przyległym terenem kamerą VHS.

7. Funkcja i znaczenie drogi krajowej nr 11 w układzie sieci drogowej

Droga nr 11 Kołobrzeg – Koszalin - Piła – Poznań – Ostrów Wielkopolski – Tarnowskie Góry – A1 jest osią komunikacyjną północ-południe dla środkowego wybrzeża i województwa wielkopolskiego dla połączenie z Górnym Śląskiem. Tym samym przedmiotowa droga zapewnia powiązania z siecią dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na obszarze województwa zachodnio-pomorskiego, wielkopolskiego i opolskiego.

Istniejąca droga krajowa wiąże województwo wielkopolskie z krajowym oraz europejskim systemem autostrad i dróg ekspresowych.

Przebieg drogi krajowej nr 11 w Poznaniu prowadzony jest ulicami miasta. Układ docelowy przebiegu drogi S11w rejonie Poznania będzie nakładał się na odcinek autostrady A2 od węzła „Głuchowo” do węzła „Krzesiny”. W węźle „Głuchowo” droga S11 będzie posiadała połączenie z południowym odcinkiem drogi ekspresowej S5. Od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2 droga ekspresowa S11 na odcinku południowym krzyżuje się z drogą ekspresową S8 i dalej łączy się z autostradą A1.

Istniejąca droga nr 11 na całym przebiegu obsługuje i łączy szereg zróżnicowanych funkcjonalnie i gospodarczo układów przestrzennych.

Jest to więc droga która generuje ruch w skali regionu i kraju.

Istniejąca droga krajowa nr 11 przechodzi przez centralne obszary miast i wsi (brak obwodnic) co przyczynia się do dużej uciążliwości ruchu dla mieszkańców, powoduje nakładanie się ruchu tranzytowego i lokalnego. Tym samym droga charakteryzuje się dużym wskaźnikiem wypadkowości.

8. Obowiązujące przepisy prawne

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1828) w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004 - 2006.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. (Dz.U. Nr 128 poz. 1334) Wykaz autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej. Układ docelowy.
- Ustawa z dnia 14 listopada 2003 r. (Dz. U. Nr 200, poz. 1953) o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. Nr 174 z 2003 r.) zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym.

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. (Dz. U. Nr 80 poz. 721) o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg Krajowych.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obrotowym (Dz. U. Nr 120 z 2001 r. poz. 1283)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2001 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735).
- Załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004r. (poz.1334) Wykaz autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej - układ docelowy.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich (Dz.U. Nr 1260 z 1998 r. poz. 1071)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 1986 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych (Dz.U. Nr 6 poz. 33 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz., 430)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jedn. tekst: Dz.U. Nr 71z 2000 r. poz. 838 z późn. zm.)
- Wytyczne projektowania dróg WPD-1, WPD-2 i WPD-3, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1995 r.
- Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowywania zadań, GDDP, Warszawa 2000 r.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (jedn. tekst Dz.U. Nr 15 z 1999 r. poz. 139 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (jedn. tekst Dz.U. Nr 106 z 200 r. poz. 1126; z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.)
- Ustawa z 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. Nr 16 poz. 78 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. Nr 115 poz. 1229 z późn. zm.)

- Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. Nr 62 poz. 628 z późn. zm.)
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. nr 80/2003, poz. 717).
- Ustawa prawo budowlane z dn. 7.07.1994 (Dz.U. nr 160/94, poz. 1126, z późniejszymi zmianami).
- Ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych z dn. 3 lutego 1995 (Dz.U. nr 16 poz. 78) wraz z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy-Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianach niektórych ustaw, (Dz.U. Nr 100, poz. 1085).
- Ustawa z dn. 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. nr 162, poz. 1568)
- Ustawa z dn. 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody (Dz.U. nr 92, poz. 880).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 lipca 2004 w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. nr 168, poz. 1763)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 24.09.2002 w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczególnych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 179, poz. 1490).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji w powietrzu, alarmowych poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz marginesów tolerancji dla dopuszczalnych poziomów niektórych substancji, (Dz.U. Nr 87, poz. 796).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002 r. w sprawie oceny poziomów substancji w powietrzu, (Dz.U. Nr 87, poz. 798).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 stycznia 2002 roku „w sprawie wartości progowych poziomów hałasu” (Dz.U. nr 8, poz. 81),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2003 Nr 1, poz. 12)

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 14 sierpnia 2001 r. w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie (Dz. U. 92 z dn. 3.09. 2001, poz. 1029),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 11 września 2001 r. w sprawie określenia listy gatunków roślin rodzimych dziko występujących objętych ochroną gatunkową ścisłą i częściową oraz zakazów właściwych dla tych gatunków i odstępstw od tych zakazów (Dz. U. Nr 1176 z dn. 29 września 2001 r.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 26 września 2001 r. w sprawie określenia listy gatunków zwierząt rodzimych dziko występujących objętych ochroną gatunkową ścisłą i częściową oraz zakazów dla danych gatunków i odstępstw od tych zakazów (Dz. U. Nr 130, poz. 1456),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 23 stycznia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 35, poz. 308),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. nr 178, poz. 1841),
- PN-87/B-02151/01÷03 „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. ...”, PKNMiJ, Wydawnictwa Normalizacyjne „Alfa”, Warszawa, 1988.
- PN-S-02204 z grudnia 1997 r. „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg”.