

DZIAŁANIA INFORMACyjne



Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe drogi ekspresowej nr S11 na odcinku: Oborniki - Poznań wraz z obwodnicą Obornik.

Inwestor:

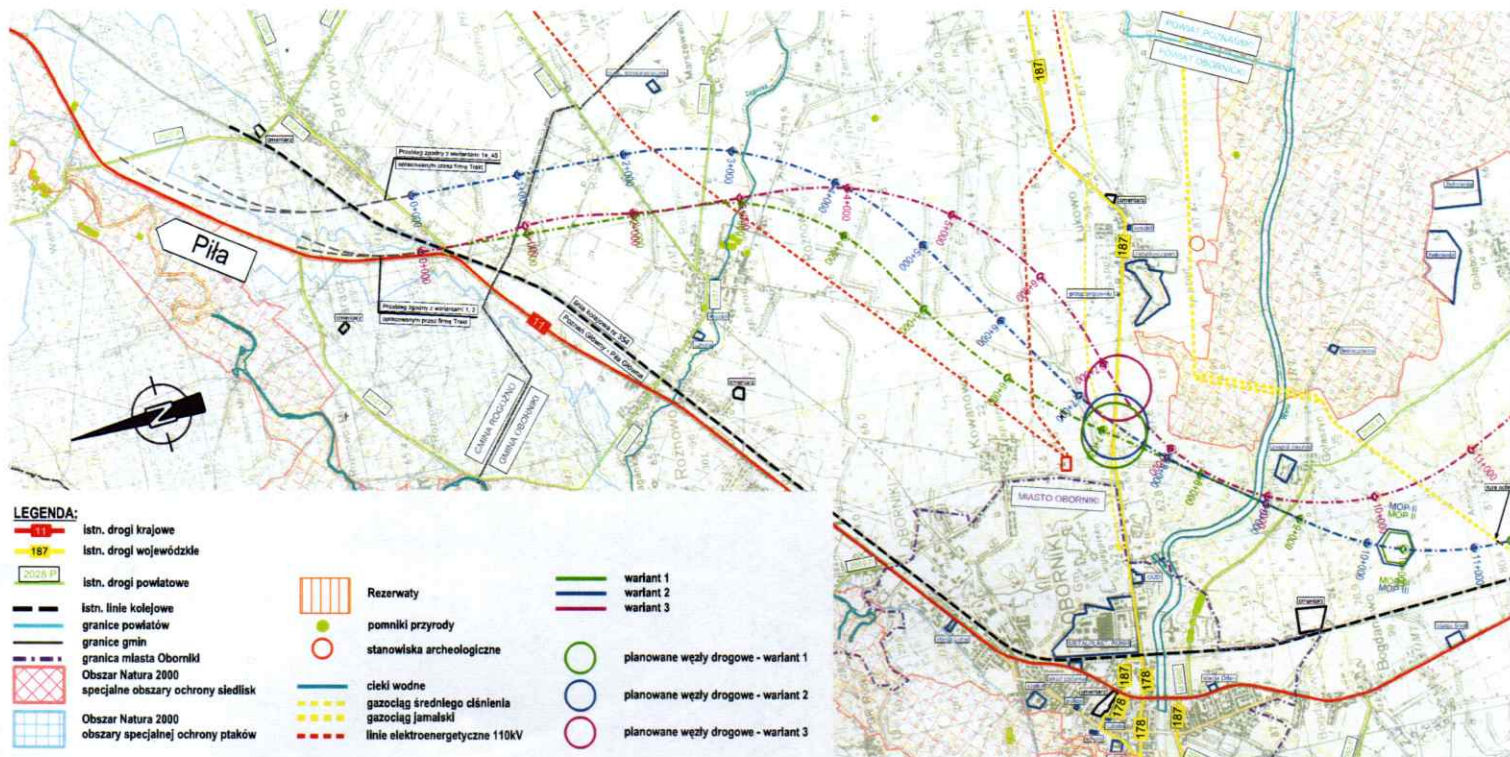
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań
www.gddkia.gov.pl



Biuro Projektowe:

AECOM Polska Sp. z o.o.
ul. Puławska 2, 02-566 Warszawa
Biuro w Poznaniu
ul. Chłapowskiego 29, 61-503 Poznań, Polska
www.aecom.com





Plan orientacyjny przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S11

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Opracowania projektowe dla drogi ekspresowej S11 na odcinku Oborniki – Poznań wraz z obwodnicą Obornik

2. LOKALIZACJA INWESTYCJI

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

- Obornickim, w gminach: Rogoźno, Oborniki
- Poznańskim, w gminie Suchy Las

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);
- IV kw. 2019 r. wybór wariantu preferowanego do DŚU - zatwierdzenie Protokołu z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) na etapie STeS;
- III kw. 2020 r. - uzyskanie DŚU (wybór wariantu do realizacji);
- III kw. 2021 r. - zakończenie etapu Koncepcji Programowej (KP) - zatwierdzenie Protokołu z posiedzenia KOPI.

Planowany termin realizacji inwestycji 2022-2025.

4. CEL OPRACOWANIA PROJEKTOWEGO

Celem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STeS) jest:

- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie jego efektywności,
- uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów

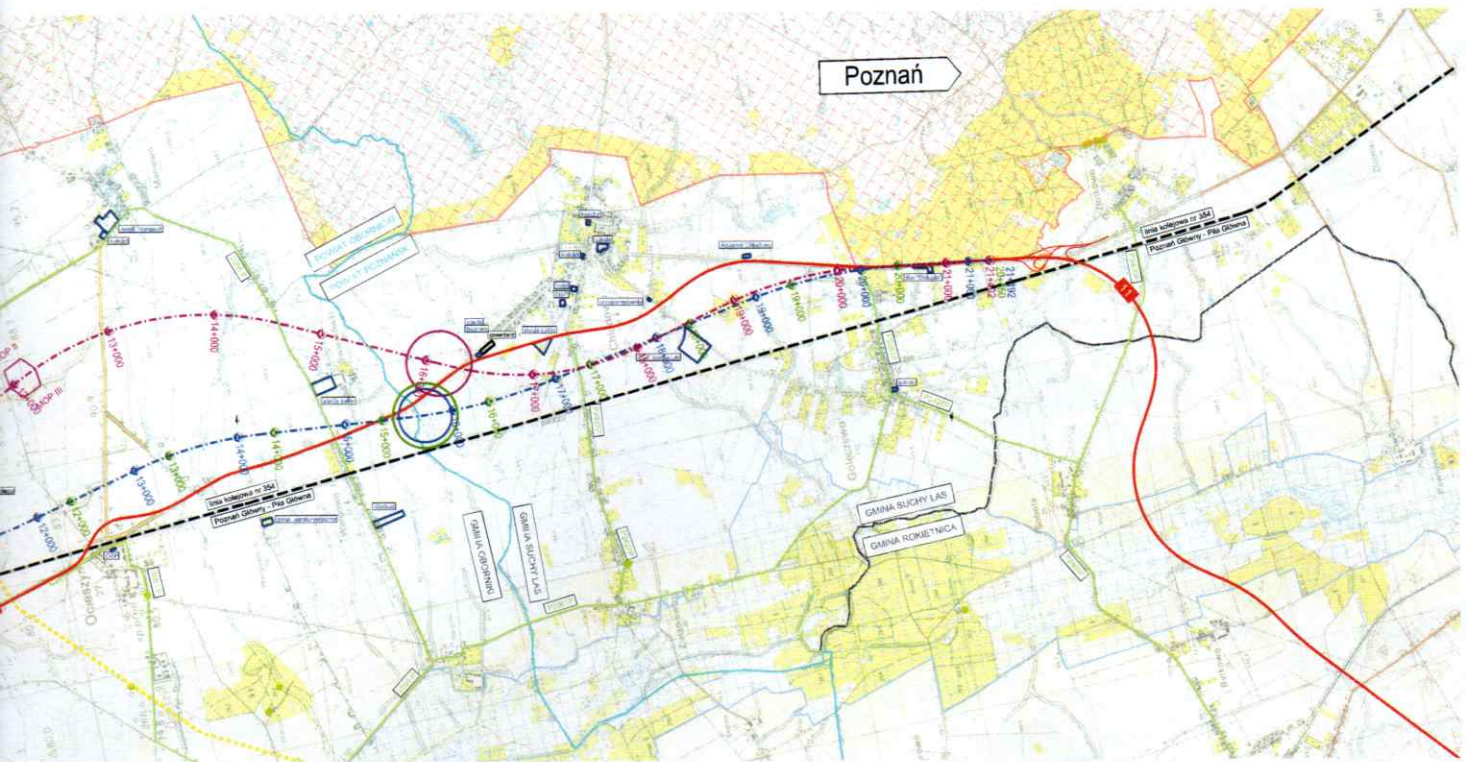
oraz ostateczne ustalenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych,

- 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 wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy drogi ekspresowej S11, wzdłuż jej przebiegu, projektowane są dodatkowe jezdnie, które w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi utworzą nowy układ komunikacyjny. Budowa dodatkowych jezdni zapewni pełną obsługę przyległych terenów.

5. SPODZIEWANE KORZYŚCI WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PLANOWANEJ INWESTYCJI

- Usprawnienie ruchu drogowego na kierunku północ – południe w Wielkopolsce,
- Usprawnienie funkcjonowania ruchu dla miejscowości Oborniki i okolic, kumulujące bardzo duże natężenie ruchu,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu projektowanej drogi ekspresowej,
- Poprawa przepustowości drogi, komfortu przejazdu oraz prędkości ruchu,
- Poprawa komfortu akustycznego w sąsiedztwie istniejącej DK11 ze względu na zmniejszenie na niej natężenia ruchu,
- Umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej S11.



6. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Początek projektowanego odcinka drogi ekspresowej S11 znajduje się w pobliżu miejscowości Parkowo, w sąsiedztwie przecięcia z istniejącą linią kolejową nr 354 Poznań Główny – Piła Główna. Koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest na włączeniu do istniejącej drogi ekspresowej S11 w obszarze węzła „Poznań Północ”.

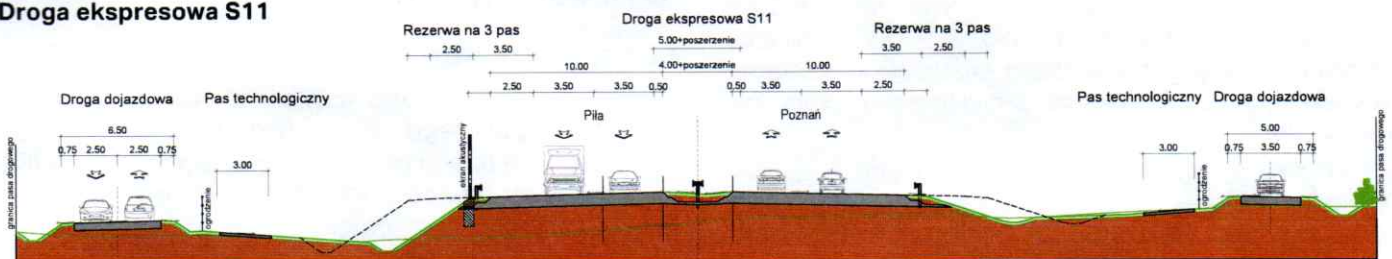
Zaprojektowano 3 warianty przebiegu planowanej drogi ekspresowej S11. W każdym wariantie przewiduje się budowę dwóch węzłów; „Oborniki”, „Chludowo”, budowę pary MOP-ów oraz budowę OUD (Obwód Utrzymania Drogi).

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- Realizację drogi ekspresowej S11 jako drogi dwujezdniowej z pasem dzielącym oraz pasami awaryjnymi,
- Budowę węzłów drogowych: Oborniki, Chludowo,
- Budowę obiektów inżynierskich w ciągu planowanej drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z nią (wraz z wykonaniem, w niezbędnym zakresie, korekty przebiegu tych dróg na odcinkach dojazdów do obiektów),
- Budowę elementów odwodnienia drogi i obiektów towarzyszących, w tym m.in.: rowów drogowych,

- kanalizacji deszczowej, osadników, zbiorników retencyjnych, infiltracyjnych i retencyjno-infiltracyjnych w zależności od warunków gruntowych,
- 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 dostęp do nowoprojektowanych lub istniejących dróg publicznych, poprzez dodatkowe jezdnie prowadzone wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej,
- Budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, bariery ochronne),
- Realizację rozwiązań wynikających z oceny oddziaływania na środowisko, w tym m.in.: ekrany akustyczne, urządzenia oczyszczające, przejścia dla zwierząt dziko żyjących, nasadzenia zieleni, ogrodzenia ochronne,
- Usunięcie kolizji z istniejącymi obiektami budowlanymi (rozbiórka, wyburzenia) i infrastrukturą techniczną (przebudowa),
- Budowę infrastruktury technicznej stanowiącej wyposażenie techniczne drogi, obejmującej również potrzeby telematyki.

Droga ekspresowa S11



Przekrój normalny na szlaku projektowanej drogi ekspresowej S11

7. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI EKSPRESOWEJ S11

- Klasa techniczna drogi: S (droga ekspresowa)
- Prędkość projektowa: 100 km/h
- Prędkość miarodajna: 110 km/h
- Liczba jezdni: 2
- Liczba pasów ruchu:
 - przekrój dwujezdniowy (2x2) na odc. od początku opracowania do węzła „Oborniki”
 - przekrój dwujezdniowy z rezerwą terenu na trzeci pas ruchu (2x3) na odc. od węzła „Oborniki” do węzła „Poznań Północ”
- Szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,5 m
- Szerokość pasa dzielącego jezdnie: 5,00 m
- Szerokość opaski (w ramach pasa dzielącego): 0,50 m
- Minimalna szerokość pobocza gruntowego: 1,25 m
- Skrajnia pionowa min.: 5,00 m

8. PROJEKTOWANY UKŁAD KOMUNIKACYJNY

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

- „Oborniki” – połączenie z drogą wojewódzką nr 187
- „Chludowo” – połączenie z istniejącą drogą krajową nr 11

9. RUCH PIESZY I ROWEROWY

Nie przewiduje się ruchu pieszego oraz rowerowego wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S11. Wyjątki stanowią rejon projektowanych przejazdów nad i pod drogą ekspresową, gdzie obiekty inżynierskie związane z obsługą ruchu lokalnego wyposażone zostaną w chodniki oraz ścieżki rowerowe umożliwiające obsługę ruchu pieszego oraz rowerowego.

10. OBSŁUGA TERENÓW SĄSIADUJĄCYCH Z DROGĄ EKSPRESOWĄ

Z uwagi na parametry techniczne projektowanej drogi, odpowiadające klasie S, 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 dostęp do nowoprojektowanych lub istniejących dróg publicznych niższej klasy technicznej, lub z tzw. dodatkowych jezdni projektowanych wzdłuż drogi ekspresowej S11.

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 przejść dla zwierząt oraz przepustów dla płazów,
- Budowa ogrodzeń ochronnych,
- Budowa urządzeń podczyszczających wody opadowe,

- Nasadzenia roślinne o charakterze osłonowym i izolacyjnym,
- Budowa ekranów akustycznych.

12. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI

Integralną częścią STEŚ są działania informacyjne. Podczas organizowanych spotkań mieszkańcy będą mogli zapoznać się z zaprojektowanymi wariantami przebiegu drogi S11 wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego (naniesionymi na ortofotomapy), jak również wyrazić w Ankietach opinie na temat preferencji dot. 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. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2018 r., poz. 2081) 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, 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 nieruchomości nie ma obowiązku informowania o tym Właściciela.

14. CEL SPOTKANIA

Zapoznanie społeczności lokalnej z zaprojektowanymi wariantami przebiegu drogi S11 wraz z obsługą komunikacyjną terenu przyległego. Możliwość wyrażenia opinii na temat preferencji dot. przebiegu drogi i zgłoszenie uwag i wniosków przez społeczeństwo.