

ROZDZIAŁ II – DROGOWY

1. Charakterystyka istniejącej drogi krajowej nr 11

1.1. Zakres opracowania

Obszar opracowania obejmuje istniejącą drogę krajową nr 11 z początkiem w węźle „Krzesiny” na autostradzie A2, w nawiązaniu do ulicy Bolesława Krzywoustego w Poznaniu, do m. Byczyna na terenie województwa opolskiego.

Odcinek północny istniejącej drogi krajowej nr 11 docelowo przebiegać będzie z Kołobrzegu przez Obwodnicę Zachodnią Aglomeracji Poznańskiej, autostradę A2 (wraz z planowanym przebiegiem drogi ekspresowej S5 w kierunku wschodnim). Krzyżowanie się planowanych przebiegów dróg S5 i S11 ma wspólne włączenie do autostrady A2 w węźle autostradowym „Głuchowo”.

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

Opracowywane „Studium...”, jest kontynuacją przebiegu drogi ekspresowej S11 przewidzianej w opracowanym projekcie budowlanym „Rozbudowa dwujezdniowej drogi krajowej 11 odcinek od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2 – Kórnik” oraz „Koncepcji programowej przebudowy drogi ekspresowej 11, odcinek Kórnik – Środa Wlkp.” z dostosowaniem do standardu drogi ekspresowej.

Koniec opracowania studium techniczno – ekonomicznego zgodnie ze zleceniem przewidziany był 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+333 planowanej drogi ekspresowej).

1.2. Przebieg istniejącej drogi z kilometracją

Istniejąca droga krajowa nr 11 na analizowanym obszarze przebiega przez następujące miasta i gminy :

Tab. 2.1. Przebieg istniejącej drogi krajowej nr 11 przez poszczególne gminy i miasta

<i>Lp.</i>	<i>Powiat</i>	<i>Nazwa gminy / / miasta</i>	<i>Początek odcinka [km]</i>	<i>Koniec odcinka [km]</i>	<i>Długość odcinka [km]</i>
1	m.n.p.p.	Poznań	287+884	289+489	1,605
2	poznański	gm. Kórnik	289+489	299+630	10,141
3		m. Kórnik	299+630	300+928	1,298
4		gm. Kórnik	300+928	302+924	1,996
5	średzki	gm. Środa Wlkp.	302+924	304+255	1,331
6	poznański	gm. Kórnik	304+255	305+583	1,328
7	średzki	gm. Środa Wlkp.	305+583	322+933	17,350
8		gm. Krzykosy	322+933	332+105	9,172
9		gm. Nowe Miasto n. Wartą	332+105	340+617	8,512
10	jarociński	gm. Jarocin	340+617	346+767	6,150
11		m. Jarocin	346+767	350+776	4,009
12		gm. Jarocin	350+776	356+062	5,286
13		gm. Kotlin	356+062	363+205	7,143
14	pleszewski	gm. Pleszew	363+205	368+720	5,515
15		m. Pleszew	368+720	372+797	4,077
16		gm. Pleszew	372+797	380+701	7,904
17		gm. Gołuchów	380+701	383+803	3,102
18	ostrowski	gm. Ostrów Wlkp.	383+803	397+088	13,285
19		m. Ostrów Wlkp.	397+088	405+975	8,887
20		gm. Przygodzice	405+975	420+039	14,064
21	ostrzeszowski	gm. Ostrzeszów	420+039	427+137	7,098
22		m. Ostrzeszów	427+137	431+947	4,810
23		gm. Ostrzeszów	431+947	439+408	7,461
24	kępniński	gm. Kępno	439+408	445+124	5,716
25		m. Kępno	445+124	448+423	3,299
26		gm. Baranów	448+423	455+243	6,820
27		gm. Łęka Opatowska	455+423	466+309	10,886
28	kluczborski	gm. Byczyna	466+309	473+741	7,432
29		m. Byczyna	473+741	475+892	2,151
30		gm. Byczyna	475+892	476+585	0,693

Węzeł „Krzesiny” na autostradzie A2, stanowi początek rozpatrywanej istniejącej drogi krajowej nr 11 – km 287+884.

1.3. Droga krajowa w opracowaniach planistycznych

Na planie sytuacyjnym pokazano planowany przebieg drogi ekspresowej wg:

- opracowania pt. „Województwo Wielkopolskie. Plan zagospodarowania przestrzennego. Kierunki polityki przestrzennej. Komunikacja i infrastruktura techniczna. – 2000 r”.
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast oraz gmin.

Gminy posiadające Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego uwzględniły przebieg drogi ekspresowej:

a) po nowym śladzie

- gmina Środa Wielkopolska
- gmina Nowe Miasto n. Wartą
- gmina Jarocin
- gmina Kotlin
- gmina Pleszew
- gmina Ostrów Wielkopolski
- miasto Ostrów Wielkopolski
- gmina Przygodzice
- gmina Ostrzeszów
- gmina Kępno
- gmina Baranów
- gmina Łęka Opatowska
- gmina Buczyna

b) po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11

- gmina Kórnik
- gmina Środa Wlkp.
- gmina Krzykosy
- gmina Nowe Miasto n. Wartą
- gmina Ostrzeszów

2. Ocena stanu technicznego istniejącej drogi krajowej nr 11

2.1. Opis istniejącej drogi krajowej nr 11

Początek rozpatrywanej w „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11 Poznań – Ostrów Wlkp. – Kępno (granica województwa)” istniejącej drogi krajowej nr 11

przyjmuje się w węźle „Krzesiny” na autostradzie A2, zlokalizowanym na obszarze miasta Poznania.

Istniejąca droga krajowa nr 11 na analizowanym odcinku od ww. skrzyżowania do granicy województwa posiada zmienne parametry techniczne odpowiadające klasie GP i G, a lokalnie nawet Z.

2.1.1. Odcinek od km 287+884 (węzeł „Krzesiny” w na autostradzie A2) do km 340+621 (granica powiatu średzkiego i jarocińskiego)

Istniejąca droga krajowa nr 11 od węzła „Krzesiny” w km 287+884 do km 300+248 posiada dwujezdniowy przekrój poprzeczny o szerokości 2×7,0 m i nawierzchni bitumicznej.

Od węzła „Krzesiny” w km 287+884 do km 290+072 droga posiada obustronnie pobocza utwardzone o szerokości 3,00 m, natomiast od km 290+072 do km 302+690, koniec obwodnicy Kórnik, droga posiada pobocza obustronnie utwardzone o szerokości 2,00 m.

W rejonie miejscowości Gądky droga krajowa przekracza w km 294+386 w drugim poziomie linię kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań.

Droga na odcinku od północnej granicy gminy Kórnik do skrzyżowania z ulicą Poznańską została przebudowana na drogę dwujezdniową wraz z budową nowego odcinka stanowiącego obwodnicę Kórnik, w połowie lat siedemdziesiątych.

Na odcinku od skrzyżowania z ulicą Poznańską (droga wojewódzka nr 431) do skrzyżowania w km 302+255 z ulicą Średzką, droga jako obwodnica miasta Kórnik posiada jedną jezdnię o szerokości 7,0 m, z obustronnie utwardzonymi poboczami o szerokości 1,50 m. Przekrój poprzeczny jednospadowy o nawierzchni bitumicznej. W km 300+248 następuje zmiana przekroju poprzecznego na jednojezdniowy.

Droga do 2005 roku nie była remontowana, z wyjątkiem mostu na rzece Kopli w km 291+886.

Dla przedmiotowego odcinka drogi opracowywany jest projekt budowlany na dostosowanie istniejącej drogi krajowej, wybudowanej na parametrach III klasy technicznej, do parametrów odpowiadających klasie drogi ekspresowej.

Na dalszym odcinku od km 302+255 do km 310+930 droga została zmodernizowana w latach siedemdziesiątych, posiada jedną jezdnię o szerokość jezdni 7,0 m przekrój poprzeczny daszkowy o nawierzchni bitumicznej, z obustronnie utwardzonymi poboczami o szerokości 2,0 m do km 314+645.

Na odcinku od km 310+930 do km 316+460 istniejącą drogą krajową została wybudowana w drugiej połowie lat siedemdziesiątych jako obwodnica miasta Środy Wlkp. Na tym odcinku jest to droga o szerokości jezdni 7,0 m z obustronnymi poboczami umocnionymi o szerokości 2,0 m do km 314+645. Na dalszym odcinku przekrój poprzeczny drogi ma obustronne pobocza umocnione o szerokości 1,00 m do mostu na rzece Warcie w km 331+990.

Na odcinku przejścia przez wieś Brodowo droga krajowa jest obustronnie ciasno obudowana. Innym ograniczeniem przed ewentualną rozbudową drogi krajowej z wykorzystaniem istniejącego przebiegu jest park, położony po stronie wschodniej drogi i wydane nowe lokalizacje na budownictwo jednorodzinne przylegające od strony zachodniej.

W roku 2002 na odcinku Środa Wlkp. – Mieszków od km 315+700 do km 342+100 droga została zmodernizowana pod kątem rehabilitacji nawierzchni wraz z przebudową ważniejszych skrzyżowań na skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami na drodze krajowej.

Na odcinku od km 320+400 do km 322+370 droga przebiega przez duży kompleks leśny.

W km 323+260 występuje łuk poziomy o promieniu $R=500$ m nie odpowiadający wymogom drogi ekspresowej. Na dalszym odcinku od km 324+870 do km 328+080 droga przebiega przez następny duży kompleks leśny.

Na skrzyżowaniach drogi krajowej w miejscowościach: Żabikowo, Brodowo, Miąskowo, Murzynówko są wydzielone pasy dla lewoskrętów.

W km 332+105 droga krajowa przekracza rzekę Wartę. Istniejący most posiada przekrój o szerokości jezdni 7,0 m i pomiędzy barierami 8,0 m.

Odcinek drogi od km 332+590 do km 334+631 stanowi obwodnicę Nowego Miasta n. Wartą, występuje przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,0 m z obustronnymi utwardzonymi opaskami.

W km 335+150 w miejscowości Klęka występuje łuk poziomy o promieniu $R=500$ m

W obszarze zabudowanym wsi Klęka w km 335+100 znajduje się skrzyżowanie skanalizowane z drogą wojewódzką nr 436 Pysząca – Książ Wlkp. – Nowe Miasto n. Wartą i drogą powiatową nr 3678P Klęka – Żerków.

Na obszarze wsi Klęka droga ma przekrój uliczny i półuliczny o szerokości jezdni 7,0 m i 10,50 m.

Od km 335+504 do km 341+565 droga krajowa posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,0 m, z obustronnie umocnionymi poboczami o szerokości 1,00 m. W tym na odcinku od km 339+856 do miejscowości Mieszków występuje przekrój drogowy o szeroko-

ści jezdni 7,00 m z lewostronnym poboczem umocnionym o szerokości 1,00 m i poboczem prawostronnym utwardzonym o szerokości 2,00 m. Natomiast od km 341+565 do km 346+900 droga posiada utwardzone pobocza o szerokości 1,00 m.

2.1.2. Odcinek od km 340+706 (granica powiatu średzkiego i jarocińskiego) do km 363+207 (granica powiatu jarocińskiego i pleszewskiego)

Istniejąca droga krajowa nr 11 prowadzona jest kolejno przez miejscowości Mieszków, Cielcza, Jarocin, Witaszyczki i Witaszyce, które oddzielone są krótkimi odcinkami niezabudowanymi. Na przeważającej długości droga przebiega przez tereny zurbanizowane, przy czym na przejściu przez miasto Jarocin występują duże utrudnienia w ruchu. Natężenie i prędkość ruchu na tym odcinku jest nierównomierne i wynika z licznych skrzyżowań i wjazdów do posesji.

Na omawianym odcinku występują jednopoziomowe skrzyżowania z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi.

W roku 2004 na odcinku Mieszków – Jarocin od km 342+100 do km 353+800 droga została zmodernizowana – rehabilitacja nawierzchni wraz z przebudową ważniejszych skrzyżowań na skanalizowane.

Droga krajowa na odcinku od granicy powiatu w km 340+706 do miejscowości Mieszków posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,00 m z lewostronnym poboczem umocnionym o szerokości 1,00 m i prawostronnym poboczem utwardzonym o szerokości 2,00 m.

W Mieszkowie występują dwa skrzyżowania z drogami powiatowymi; skrzyżowanie w km 341+560 z drogą powiatową 2907P Mieszków - Dębno oraz w km 341+853 z drogą powiatową nr 3742P Mieszków – Żerków – Mieszków – Chwałęcín i z wydzielonymi lewoskrętami na drodze krajowej i z sygnalizacją świetlną. W obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 3742P na odcinku wydzielonych lewoskrętów szerokość jezdni wynosi 10,50 m, wraz obustronnymi chodnikami o szerokości 2,00 i 2,50 m.

Od Mieszkowa do Cielczy droga krajowa posiada jezdnię o szerokości 7,00 m z obustronnymi poboczami utwardzonymi o szerokości 1,00 m.

Na przejściu przez Cielczę jezdnia posiada przekrój półuliczny i uliczny o szerokości jezdni 8,00 m z chodnikami o szerokości 1,50 m po lewej stronie i 2,00 m po prawej stronie.

W miejscowości Cielcza w km 344+622 występuje skrzyżowanie z drogą powiatową nr 4185P Cielcza – Żerków i drogą gminną. Na skrzyżowaniu w osi jezdni od strony Mieszkowa usytuowane są wysepki mające na celu uspokojenie ruchu.

Odcinek pomiędzy Cielczą a północną granicą terenów zabudowanych miasta Jarocina w km 346+780 posiada przekrój drogowy jednojezdniowy o szerokości jezdni 7,00 m z obustronnymi poboczami utwardzonymi o szerokości 1,0 m.

Przebieg drogi krajowej przez miasto Jarocin na długości od km 346+780 do km 350+820 posiada przekrój drogowy, półuliczny i uliczny o zmiennej szerokości jezdni od 7,00 m do 14,00 m.

W km 347+734 droga krajowa przechodzi pod wiaduktem kolejowym w ciągu linii kolejowej nr 281 Gniezno – Oleśnica.

Na odcinku przejścia przez miasto występują skrzyżowania całkowicie lub częściowo skanalizowane z sygnalizacją świetlną z drogami – ulicami:

- w km 348+132 z ulicą Kasztanową,
- w km 348+194 z drogą krajową nr 12 Leszno – Jarocin
- w km 348+384 z drogą wojewódzką nr 443 Jarocin – Tuliszków.

Pozostałe skrzyżowania występują jako zwykłe, częściowo lub całkowicie skanalizowane. Obsługa terenów przyległych odbywa się poprzez skrzyżowania oraz przez zjazdy bezpośrednie.

W sierpniu 2005 roku przebudowano skrzyżowanie skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami na wlotach drogi krajowej nr 11 z drogą krajową nr 15 (Wrocław) Trzebnica - Jarocin – w km 350+610, na skrzyżowanie typu rondo

Chodnik jednostronny lub obustronny wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 11 w terenie zabudowanym ma zmienną szerokość, od 1,50 m do 5,50 m. Szerokość ta jest uwarunkowana lokalnymi potrzebami dla bezpieczeństwa ruchu pieszych.

Od km 348+384 (skrzyżowania z drogą wojewódzką 443) do km 349+129 (skrzyżowania z ul. Gen. Józefa Bema) występuje po prawej stronie ciąg pieszorowerowy.

Dla bezpieczeństwa uczestników ruchu pieszego wzdłuż drogi krajowej w miejscach najbardziej obciążonych ruchem wykonano trzy przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną; w rejonie skrzyżowania w km 348+132, w km 348+384 oraz w km 349+619.

Obecnie wg szacunkowych pomiarów w 2005 r. na drodze krajowej nr 11 na terenie miasta Jarocina odnotowano bardzo duży średni dobowy ruch samochodowy 18 414 poj./dobę. W znacznym stopniu jest to ruch lokalny, który stanowi 35% całego ruchu.

W roku 2003 na odcinku Jarocin - Pleszew od km 353+800 do km 369+000 została wykonana modernizacja drogi polegająca na rehabilitacji nawierzchni wraz z przebudową ważniejszych skrzyżowań na skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami na drodze krajowej. Od południowej granicy miasta Jarocina w km 350+820 (km350+775 koniec terenów zabudowanych) przez miejscowości Witaszyczki oraz Witaszyce do km 356+062 (granica gminy Kotlin) droga krajowa posiada przekrój drogowy, półuliczny oraz uliczny o szerokości jezdni 7,00 – 8,00 m, i 10,00 – 10,50 m w rejonie skrzyżowań skanalizowanych z drogami powiatowymi.

Na odcinku od miasta Jarocina w km 350+820 do miejscowości Witaszyczki km 351+361 po prawej stronie drogi za rowem znajduje się ścieżka rowerowa o szerokości 2,50 m.

Na terenie wsi Witaszyczki i Witaszyce od km 353+070 do km 354+810 znajdują się skrzyżowania skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami na drodze krajowej. Droga na przebiegu przez Witaszyczki posiada przekrój półuliczny o szerokości jezdni 7,0 m z chodnikiem prawostronnym i lewostronnym poboczem utwardzonym o szerokości 1,00 m.

W km 354+142 występuje przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną.

Na odcinku pomiędzy Witaszycami a Wyszki oraz na przejściu przez Wyszki droga krajowa posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 8,00 m z obustronnymi poboczami umocnionymi o szerokości 1,0 m.

W km 357+184 w miejscowości Wyszki występuje nienormatywny łuk poziomy o promieniu $R=150$ m.

W km 357+152 po prawej stronie włącza się droga powiatowa nr 13166 Wyszki – Prusy do drogi krajowej.

Na odcinku od Wyszek (km 357+916) do Kotlina (km 360+428) droga ma przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,0 m z obustronnie umocnionymi poboczami o szerokości 1,0 m.

Na obszarze miejscowości Kotlin występują 4 włączenia dróg powiatowych:

- w km 360+428 droga nr 13155 Kotlin – Magnuszewice i droga nr 13165 Kotlin – Wilcza,
- w km 360+891 droga nr 13149 Kotlin – Bączew,
- w km 361+228 droga nr 13169 Kotlin – Lutynia,
- w km 361+926 droga nr 13150 Kotlin – Sławoszew.

W rejonie włączeń ww. dróg powiatowych do drogi krajowej zlokalizowane są skrzyżowania skanalizowane z wydzielonymi lewoskrętami. Szerokość jezdni wynosi 10,50 m.

W roku 2003 na odcinku Jarocin - Pleszew (od km 353+800 do km 369+000) droga została zmodernizowana pod kątem rehabilitacji nawierzchni wraz z przebudową ważniejszych skrzyżowań na skanalizowane, z wydzielonymi lewoskrętami na drodze krajowej.

Od km 360+428 do km 361+465 występuje przekrój półuliczny o szerokości jezdni 7,00 – 8,00 m.

Na terenie wsi Kotlin występują 3 łuki poziome o promieniach: lewy R=120 m w km 360+428, prawy R=180 m w km 361+228 i lewy R=180 m w km 361+700.

W km 360+933 zlokalizowane jest przejście dla pieszych z sygnalizacją świetłą.

Od km 361+465 na obszarze miejscowości Kotlin do km 363+214 (granica powiatu pleszewskiego) droga ma przekrój drogowy o szerokości 7,0 m z obustronnymi poboczami umocnionymi o szerokości 1,00 m.

2.1.3. Odcinek 363+207 (granica powiatu jarocińskiego i pleszewskiego) do miejscowości Ostrów Wlkp. w km 397+088

Droga ma przekrój drogowy o jednakowej szerokości jezdni 7,0 m z obustronnie utwardzonymi opaskami o szerokości 1,00 m.

W km 369+092 na wjeździe do miasta Pleszewa zlokalizowane jest skrzyżowanie skanalizowane, na którym wyłącza się droga krajowa nr 12 w kierunku Kalisza. Skrzyżowanie to ma geometrię nie dostosowaną do klasy krzyżujących się dróg, natomiast właściwą do natężenia ruchu z uprzywilejowaniem kierunku do miast Pleszewa i Kalisza.

Ruch na skrzyżowaniu skanalizowanym jest większy z kierunku Poznania w kierunku miasta Pleszewa i Kalisza. Ruch z kierunku Poznania w kierunku Ostrowa Wlkp. odbywa się bez przeszkód na prawoskręcie. Problem jest z przejazdem przez skrzyżowanie skanalizowane na lewoskręcie w kierunku odwrotnym z Ostrowa Wlkp. do Poznania.

W połowie lat osiemdziesiątych została wybudowana tzw. „mała obwodnica” miasta Pleszewa od km 369+092 do km 372+850, w celu usprawnienia przejazdu w kierunku Ostrowa Wlkp. i Śląska z ominięciem miasta. Nie jest to jednak rozwiązanie docelowe. Na ww. obwodnicy droga posiada jezdnię szerokości 7,0 m i obustronne utwardzone pobocza o szerokości 2,0 m.

Na odcinku od miejscowości Zielona Łąka (km 373+695) do miejscowości Kuczków (km 379+202) droga ma przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,0 m, z obustronnie utwardzonymi poboczami o szerokości 2,00 m.

W roku 2004 na odcinku Kuczków – Ostrów Wlkp. od km 379+202 do km 398+450 na długości 19,2 km wykonano odnowę nawierzchni.

2.1.4. Odcinek od km 397+088 (granica miasta) przejście przez miasto Ostrów Wlkp. do km 405+975 (granica gminy Przygodzice).

Wjazd z kierunku Poznania, na granicy miasta Ostrowa Wlkp. od km 397+088 do km 398+450 w ciągu ulicy Poznańskiej ma przekrój drogowy, szerokości jezdni 7,0 m.

W roku 2004 i 2005 na ulicy Poznańskiej od km 398+450 do km 399+150 na długości 0,75 km wykonano odnowę nawierzchni. Jezdnia na tym odcinku ma przekrój uliczny o szerokości 10,5 m z licznymi łweoskrętami. Na skrzyżowaniu ulicy Poznańskiej z ulicą Radłowską w km 399+135 w roku 2005 wybudowano rondo.

Natomiast na pozostałym odcinku do km 399+906 występuje przekrój drogowy o szerokości jezdni 8,0 m o nawierzchni kostkowej.

Jezdnia posiada odwodnienie powierzchniowe.

Na odcinku od 399+906 do km 400+516 występuje przekrój uliczny o szerokości jezdni 14,00 m.

W km 399+943 zlokalizowane jest skrzyżowanie ulicy Poznańskiej z ulicą Krotoszyńską wyposażone w sygnalizację świetlną. Skrzyżowanie usytuowane jest pod kątem prostym, co stanowi dodatkowe utrudnienie dla ruchu tranzytowego przebiegającego ulicami miasta. Ulica Krotoszyńska od km 399+943 do km 400+516 posiada przekrój półuliczny o szerokości 14,00 m.

Na odcinku przejścia przez centrum miasta od km 400+516 do km 401+568 („Rondo Sybiraków”) ruch rozdzielony jest na jednokierunkowe ciągi ulic: Sienkiewicza, Wojska Polskiego oraz Dworcowa, Towarowa. Ulice Sienkiewicza, Wojska Polskiego zapewniają przejazd w kierunku północnym, szerokość jezdni wynosi 7,0 - 10,0 m.

Na tym samym odcinku równoległe ulice Dworcowa i Towarowa zapewniają przejazd w kierunku południowym, szerokość jezdni ulic jest zmienna i wynosi 7,0 - 10,5 m.

Ulica Głogowska od km 401+568 („Rondo Sybiraków”) do km 402+011 (rondo „Plac Bankowy”), jest dwujezdniowa o szerokości jezdni 2x7,0 m.

Ulica Wrocławska od km 402+011 do km 403+465 posiada przekrój uliczny z pasami rozdziału wypełnionymi kostką brukową. Szerokość jezdni wynosi 2x4,50 m. Na dalszym odcinku do km 404+450 ulica Wrocławska posiada przekrój półuliczny. Na dalszym odcinku do km 405+975 (granica miasta) występuje przekrój drogowy z jezdnią o szerokości 7,0 m.

W latach 2004 - 2005 wykonano przebudowę ulicy Wrocławskiej na odcinku od km 402+400 do km 403+465.

Ulice miasta Ostrowa Wlkp. nie są przystosowane do prowadzenia dużego ruchu tranzytowego i w związku z tym wprowadzono ograniczenia prędkości na terenie miasta.

2.1.5. Odcinek od km 405+975 (granica m. Ostrowa Wlkp. i gminy Przygodzice) do km 445+124 (granica miasta Kępna)

Droga na przebiegu przez Przygodzice posiada przekrój półuliczny i uliczny o szerokości jezdni 7,0 m, natomiast w Antoninie przekrój półuliczny o szerokości jezdni 7,0 m.

Na odcinku od miejscowości Antonin w km 417+950 do miejscowości Kępno w km 444+730 droga posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,00 m, z obustronnymi poboczami ziemnymi o szerokości 1,5 – 2,0 m..

Na odcinku od km 410+130 do km 420+040 droga przebiega przez duży kompleks leśny.

Od km 417+040 do km 422+700 występuje 5 łuków poziomy o promieniach nie odpowiadających wymogom drogi klasy ekspresowej. Na odcinku od km 422+230 do km 426+660 droga przebiega przez następny duży kompleks leśny.

Na całym odcinku występują jednopoziomowe skrzyżowania z drogami wojewódzkimi , powiatowymi i gminnymi.

Skrzyżowania drogi krajowej z drogami wojewódzkimi w km: 417+153, 428+889, 429+761 wyposażone są w sygnalizację świetlną

W miejscowościach: Antonin, Niedźwiedź, Kuźniki, Ostrzeszów, Żyrów na skrzyżowaniach są wydzielone pasy dla lewoskrętów.

Od km 417+100 do km 418+200 (przejście przez miejscowość Antonin) występuje odcinek spowolnienia ruchu.

W km 416+021 droga krajowa przekracza linię kolejową nr 272 Kłuczbork – Poznań w drugim poziomie.

W km 444+272 droga krajowa krzyżuje się w jednym poziomie z łącznicą kolejową relacji Poznań – Wieluń, przejazd kategorii A.

Na odcinku od miejscowości Przygodzice do miasta Kępna w ciągu drogi krajowej występuje 6 obiektów mostowych o nośności 30,0 ton oraz 43 przepust o średnicy od 0,80 do 1,50 m, w tym 5 dwu otworowych.

2.1.6. Odcinek od km 445+124 (granica miasta Kępna) do km 466+309 (granica województwa)

Na odcinku do km 444+730 droga posiada przekrój drogowy o szerokości jezdni 7,00 m bez utwardzonych poboczy.

Wjazd z kierunku Poznania w ciągu ulicy Poznańskiej od km 444+730 do km 445+050 posiada przekrój półuliczny o szerokości jezdni 7,0 m. Na dalszym odcinku do km 445+120 występuje przekrój półuliczny o szerokości jezdni 10,5 m – wydzielony pas dla lewostronistów. Na pozostałym odcinku od km 445+120 do km 448+073 obszar miasta droga posiada przekrój uliczny o zmiennej szerokości jezdni 7,0 m i 10,5 m.

Od km 446+862 do km 447+818 ruch jest prowadzony dwoma ulicami jednokierunkowymi.

Ruch w kierunku południowym odbywa się Alejami Marcinkowskiego i dalej ulicami Grobla, Kwiatową i Obrońców Pokoju, natomiast w kierunku północnym ulicami Obrońców Pokoju, Kwiatową i Warszawską.

Ulice miasta Kępna nie są przystosowane do prowadzenia dużego ruchu tranzytowego i w związku z tym wprowadzono ograniczenia prędkości na terenie miasta.

Na odcinku od południowej granicy miasta Kępna w km 448+215 do granicy województwa w km 466+309 droga krajowa posiada przekrój drogowy bez utwardzonych poboczy, o szerokości jezdni 7,0 m, z wyjątkiem odcinków drogi w miejscowości Słupia pod Kępem i Siemianice gdzie występuje przekrój półuliczny. Jezdnia na tym odcinku ma również szerokość 7,0 m.

W km 446+223 droga krajowa nr 11 krzyżuje się w drugim poziomie z drogą krajową nr 8 Wrocław – Kępno – Warszawa bez możliwości wjazdu i zjazdu bezpośrednio na skrzyżowaniu. W ciągu drogi krajowej nr 11 nad ulicą Świerczewskiego skrajnia pionowa pod wiaduktem wynosi 4,60 m.

W km 449+598 występuje jednopoziomowe skrzyżowanie z drogą krajową nr 39 Brzeg – Namysłów – Kępno.

Na odcinku od miasta Kępna do granicy województwa droga posiada liczne jednopoziomowe skrzyżowania:

- z drogą wojewódzką nr 450 Kalisz - Opatów w km 462+010
- z drogami powiatowymi i gminnymi
- z liniami kolejowymi w obrębie stacji kolejowej Kępno: strzeżone od km 446+025 do 446+080, oraz z bocznica strzeżoną w km 444+275

- z linią kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań w km 455+250.

W ciągu drogi krajowej nr 11 występują 3 mosty o nośności 30,0 ton i 12 przepustów o średnicach powyżej 0,80 m w tym 3 przepusty dwuotworowe.

2.1.7. Od km 466+309 (granica województwa) do km 476+ 585

W km 466+280 drogi pomiędzy miejscowościami Siemianice i Kostów przebiega granica województwa wielkopolskiego i opolskiego.

Od km 466+375 w miejscowości Kostów droga jest obudowana jedno- i dwustronnie na długości około 0,7 km i ma przekrój poprzeczny uliczny do km 467+045.

Od km 468+200 do km 469+300 jest przekrój drogowy, po lewej stronie znajdują się stawy rybne, natomiast po prawej stronie pola uprawne.

Od km 468+700 do km 469+200 występują dwa łuki o nie normatywnych promieniach $R=350$ m, natomiast na odcinku od km 469+900 do km 470+800 występują trzy łuki o nie normatywnych promieniach $R=350$, $R=300$ m i $R=200$ m.

Od km 471+200 na długości około 1,0 km występuje lewostronna zabudowa wsi Gołkowi-ce. Na obszarze wsi droga ma przekrój drogowy do km 474+207.

Od km 474+207 do km 475+104 występuje przekrój uliczny i półuliczny z obustronną zabudową miasta Byczyna oraz licznymi zjazdami i skrzyżowaniami z drogą wojewódzką, drogami powiatowymi i ulicami lokalnymi. Przebieg drogi przez miasto wyznaczają odcinki proste i nienormatywne łuki poziome o ograniczonej widoczności.

Od km 475+892 południowa granica miasta Byczyny występuje przekrój drogowy.

W km 476+585 droga krajowa krzyżuje się z linią kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań.

2.2. Wykaz parametrów technicznych istniejącej drogi krajowej nr 11

Wykaz szerokości jezdni, poboczy umocnionych oraz korony drogi na istniejącej drodze krajowej nr 11 przedstawiono w tabeli 2.2

Rozdział II – Drogowy

Tab. 2.2 Wykaz szerokości istniejących drogi krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja Przekroju</i>	<i>Początek odcinka [km]</i>	<i>Koniec odcinka [km]</i>	<i>Długość odcinka [km]</i>	<i>Szerokość jezdni [m]</i>	<i>Rodzaj przekroju</i>
1	2	3	4	5	6	7
1	Poznań - Jaryszki	287+884	290+311	2427	2x7,0	drogowy
2	Jaryszki - Kórnik	290+311	300+247	9936	2x7,0	drogowy
3	Kórnik - Dzieńmierowo	300+247	302+127	1880	7,0	drogowy
4	Dzieńmierowo	302+127	302+360	233	10,0	drogowy
5	Dzieńmierowo - Żabikowo	302+360	310+971	8611	7,0	drogowy
6	Żabikowo	310+971	311+084	113	10,0	drogowy
7	Żabikowo - Środa Wlkp.	311+084	314+394	3310	7,0	drogowy
8	Środa Wlkp.	314+394	314+644	250	10,5	drogowy
9	Środa Wlkp. - Kijewo	314+644	315+988	1344	7,0	drogowy
10	Kijewo	315+988	316+111	123	10,5	drogowy
11	Kijewo - Brodowo	316+111	318+737	2626	7,0	drogowy
12	Brodowo	318+737	319+474	737	7,0	półuliczny
13	Brodowo	319+474	319+586	112	10,5	drogowy
14	Brodowo - Miąskowo	319+586	323+122	3536	7,0	drogowy
15	Miaskowo	323+122	323+276	154	10,5	drogowy
16	Miaskowo	323+276	324+795	1519	7,0	drogowy
17	Miaskowo	324+795	324+909	114	10,5	drogowy
18	Miaskowo	324+909	324+992	83	13,5	drogowy
19	Miaskowo - Krzykosy	324+992	329+655	4663	7,0	drogowy
20	Krzykosy	329+655	329+834	179	10,5	półuliczny
21	Krzykosy - Nw. Miasto n. Wartą	329+834	332+480	2646	7,0	drogowy
22	Nw. Miasto n. Wartą	332+480	332+691	211	10,5	drogowy
23	Nw. Miasto n. Wartą - Kłęka	332+691	335+010	2319	7,0	drogowy
24	Kłęka	335+010	335+504	494	10,5	półuliczny
25	Kłęka - Mieszków	335+504	341+560	6056	7,0	drogowy
26	Mieszków	341+560	341+767	207	7,0	uliczny
27	Mieszków	341+767	341+923	156	10,5	uliczny
28	Mieszków - Cielcza	341+923	343+199	1276	7,0	drogowy
29	Cielcza	343+199	343+270	71	8,0	drogowy
30	Cielcza	343+270	343+917	647	8,0	półuliczny
31	Cielcza	343+917	344+034	117	8,0	uliczny
32	Cielcza	344+034	344+622	588	8,0	półuliczny
33	Cielcza	344+622	344+822	200	8,0	uliczny
34	Cielcza - Jarocin	344+822	346+779	1957	7,0	drogowy
35	Jarocin	346+779	347+080	301	7,0	półuliczny
36	Jarocin	347+080	348+090	1010	9,0	uliczny
37	Jarocin	348+090	348+384	294	10,5	uliczny
38	Jarocin	348+384	348+406	22	7,0	uliczny
39	Jarocin	348+406	348+480	74	10,5	uliczny

Rozdział II – Drogowy

Tab. 2.2 c.d. Wykaz szerokości istniejących drogi krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja Przekroju</i>	<i>Początek odcinka [km]</i>	<i>Koniec odcinka [km]</i>	<i>Długość odcinka [km]</i>	<i>Szerokość jezdni [m]</i>	<i>Rodzaj przekroju</i>
1	2	3	4	5	6	7
40	Jarocin	348+480	348+843	363	9,0	uliczny
41	Jarocin	348+843	348+901	58	11,0	uliczny
42	Jarocin	348+901	349+000	99	8,0	uliczny
43	Jarocin	349+000	349+118	118	11,0	uliczny
44	Jarocin	349+118	350+610	1492	9,0	uliczny
45	Jarocin	350+610	350+660	50	12,0	drogowy
46	Jarocin - Witaszyczki	350+660	351+361	701	7,0	drogowy
47	Witaszyczki - Witaszyce	351+361	353+820	3459	7,0	półuliczny
	Witaszyce	353+820	354+055		7,0	uliczny
48	Witaszyce	354+055	354+159	104	10,0	uliczny
49	Witaszyce	354+159	354+325	166	8,0	uliczny
50	Witaszyce	354+325	354+640	315	8,0	uliczny
51	Witaszyce	354+640	354+726	86	10,5	uliczny
52	Witaszyce - Wyszki	354+726	357+916	3190	8,0	drogowy
53	Wyszki - Kotlin	357+916	360+428	2512	7,0	drogowy
54	Kotlin	360+428	360+509	81	10,5	półuliczny
55	Kotlin	360+509	360+803	294	8,0	półuliczny
56	Kotlin	360+803	360+886	83	10,5	półuliczny
57	Kotlin	360+886	360+920	34	10,5	uliczny
58	Kotlin	360+920	361+185	265	8,0	uliczny
59	Kotlin	361+185	361+223	38	10,5	uliczny
60	Kotlin	361+223	361+327	104	10,5	półuliczny
61	Kotlin	361+327	361+465	138	8,0	półuliczny
62	Kotlin	361+465	361+832	367	8,0	drogowy
63	Kotlin	361+832	361+961	129	10,5	drogowy
64	Kotlin - Baranów	361+961	367+303	5342	7,0	drogowy
65	Baranów	367+303	367+432	129	10,5	drogowy
66	Baranów - Pleszew	367+432	368+958	1526	7,0	drogowy
67	Pleszew	368+958	369+042	84	8,0	drogowy
68	Pleszew	369+042	369+091	49	8,0	półuliczny
69	Pleszew	369+091	370+642	1551	7,0	drogowy
70	Pleszew	370+642	370+974	332	10,5	drogowy
71	Pleszew	370+974	371+890	916	7,0	drogowy
72	Pleszew	371+890	372+091	201	10,5	drogowy
73	Pleszew - Krzywosądów	372+091	381+030	8939	7,0	drogowy
74	Krzywosądów	381+030	381+127	97	7,0	półuliczny
75	Krzywosądów	381+127	381+214	87	7,0	drogowy
76	Krzywosądów	381+214	381+581	367	7,0	półuliczny
77	Krzywosądów - Sobótka	381+581	383+697	2116	7,0	drogowy
78	Sobótka	383+697	383+897	200	10,5	drogowy
79	Sobótka – Franklinów.	383+897	395+487	11590	7,0	drogowy

Rozdział II – Drogowy

Tab. 2.2 c.d. Wykaz szerokości istniejących drogi krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja Przekroju</i>	<i>Początek odcinka [km]</i>	<i>Koniec odcinka [km]</i>	<i>Długość odcinka [km]</i>	<i>Szerokość jezdni [m]</i>	<i>Rodzaj przekroju</i>
1	2	3	4	5	6	7
80	Franklinów	395+487	396+386	899	7,0	półuliczny
81	Franklinów	396+386	396+622	236	7,0	uliczny
82	Franklinów	396+622	396+816	194	7,0	półuliczny
83	Franklinów	396+816	397+015	199	7,0	uliczny
84	Ostrów Wlkp.	397+015	398+444	1429	7,0	drogowy
85	Ostrów Wlkp.	398+444	399+440	996	8,0	uliczny
86	Ostrów Wlkp.	399+440	399+764	324	8,0	półuliczny
87	Ostrów Wlkp.	399+764	400+516	752	14,0	uliczny
88	Ostrów Wlkp.	400+516	402+002	1486	7,0	uliczny
89	Ostrów Wlkp.	402+002	403+212	1210	14,0	uliczny
90	Ostrów Wlkp.	403+212	403+334	122	7,0	uliczny
91	Ostrów Wlkp.	403+334	404+317	983	7,0	półuliczny
92	Ostrów Wlkp.	404+317	404+447	130	7,0	uliczny
93	Ostrów Wlkp.	404+447	404+622	175	7,0	drogowy
94	Ostrów Wlkp.	404+622	405+221	599	7,0	uliczny i półuliczny
95	Ostrów Wlkp. - Przygodzice	405+221	407+690	2469	7,0	drogowy
96	Przygodzice	407+690	407+990	300	10,5	drogowy
97	Przygodzice	407+990	408+380	390	7,0	drogowy
98	Przygodzice	408+380	408+900	520	7,0	półuliczny
99	Przygodzice	408+900	409+335	435	7,0	uliczny
100	Przygodzice - Antonin	409+335	417+003	7668	7,0	drogowy
101	Antonin	417+003	417+123	120	10,5	drogowy
102	Antonin	417+123	417+160	37	7,0	drogowy
103	Antonin	417+160	417+950	790	7,0	półuliczny
104	Antonin	417+950	418+108	158	7,0	drogowy
105	Antonin	418+108	418+300	192	10,5	drogowy
106	Antonin - Niedźwiedź	418+300	421+154	2854	7,0	drogowy
107	Niedźwiedź	421+154	421+524	370	10,5	drogowy
108	Niedźwiedź - Kuźniki	421+524	427+751	6227	7,0	drogowy
109	Kuźniki	427+751	427+893	142	10,5	drogowy
110	Ostrzeszów	427+893	428+793	900	7,0	drogowy
111	Ostrzeszów	428+793	428+978	185	10,5	drogowy
112	Ostrzeszów	428+978	429+610	632	7,0	drogowy
113	Ostrzeszów	429+610	429+910	300	10,5	drogowy
114	Ostrzeszów	429+910	430+650	730	7,0	drogowy
115	Ostrzeszów	430+650	430+735	85	10,5	drogowy
116	Ostrzeszów - Żyrów	430+735	432+583	1848	7,0	drogowy
117	Żyrów	432+583	432+705	122	10,5	drogowy
118	Żyrów - Kępno	432+705	444+730	12025	7,0	drogowy

Rozdział II – Drogowy

Tab. 2.2 c.d. Wykaz szerokości istniejących drogi krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja Przekroju</i>	<i>Początek odcinka [km]</i>	<i>Koniec odcinka [km]</i>	<i>Długość odcinka [km]</i>	<i>Szerokość jezdni [m]</i>	<i>Rodzaj przekroju</i>
1	2	3	4	5	6	7
119	Kępno	444+730	445+050	320	7,0	półuliczny
120	Kępno	445+050	445+120	70	10,5	półuliczny
121	Kępno	445+120	445+262	142	10,5	uliczny
122	Kępno	445+262	446+084	822	7,0	uliczny
123	Kępno	446+084	446+175	91	10,5	uliczny
124	Kępno	446+175	446+477	302	7,0	uliczny
125	Kępno	446+477	446+977	500	10,5	uliczny
126	Kępno	446+977	447+969	992	7,0	uliczny
127	Kępno	447+969	448+073	104	10,5	uliczny
128	Kępno	448+073	448+184	111	10,5	półuliczny
129	Kępno	448+184	448+215	31	7,0	półuliczny
130	Kępno - Siemianice	448+215	465+135	16920	7,0	drogowy
131	Siemianice	465+135	465+326	191	7,0	półuliczny
132	Siemianice – granica woj.	465+326	466+309	983	7,0	drogowy
133	granica woj. – Kostów	466+309	466+475	166	7,0	drogowy
134	Kostów	466+475	466+977	502	7,0	uliczny
135	Kostów	466+977	474+207	7230	7,0	drogowy
136	Kostów – Buczyna	474+207	475+104	897	7,0	uliczny i półuliczny
137	Buczyna – granica oprac.	475+104	476+585	1481	7,0	drogowy

Wykaz łuków poziomych na istniejącej drodze krajowej nr 11 zestawiono w tabeli 2.3.

Tab. 2.3 Wykaz łuków poziomych występujących na drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Środek łuku [km]</i>	<i>Promień łuku [m]</i>	<i>Kierunek łuku</i>	<i>Długość łuku [m]</i>	<i>Krzywa Przejęciowa</i>	<i>Pochylenie poprzeczne [%]</i>
1	302+330	750	L	390	T	4,0
2	304+506	1000	P	106	T	2,5
3	308+381	500	L	194	T	5,5
4	311+472	750	P	533	T	4,0
5	312+400	1000	L	262	T	2,5
6	314+450	750	L	574	T	4,0
7	341+853	5000	L	165	N	2,0
8	342+990	500	L	127	N	5,5
9	344+381	1100	P	243	N	2,0
10	344+670	500	L	165	N	2,0
11	345+813	300	P	179	N	7,0

Rozdział II – Drogowy

Tab. 2.3 c.d. Wykaz łuków poziomych występujących na drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Środek łuku [km]</i>	<i>Promień łuku [m]</i>	<i>Kierunek łuku</i>	<i>Długość łuku [m]</i>	<i>Krzywa Przejęciowa</i>	<i>Pochylenie poprzeczne [%]</i>
12	346+510	400	L	186	N	7,0
13	347+269	150	L	104	N	3,0
14	347+504	250	L	129	N	2,0
15	348+192	1000	P	79	N	2,0
16	348+370	250	P	84	N	2,0
17	348+912	250	P	139	T	4,0
18	349+187	200	L	112	N	2,5
19	na odcinku od km 349+187 do km 369+697 – brak danych					
20	369+697	800	P	278	N	5,5
21	370+401	500	L	514	N	5,5
22	371+258	750	L	483	N	4,0
23	371+675	500	P	320	N	5,5
24	371+980	700	L	251	N	4,0
25	372+695	350	P	220	N	4,0
26	373+803	500	L	120	N	4,0
27	373+993	500	L	199	N	4,0
28	375+213	350	L	170	N	4,0
29	375+953	750	L	395	N	4,0
30	377+133	1000	P	144	N	2,5
31	378+003	750	P	480	N	3,5
32	381+443	250	P	148	N	5,5
33	381+839	350	L	170	N	4,0
34	383+741	750	P	60	N	5,5
35	385+039	750	L	60	N	6,0
36	386+900	750	P	60	N	5,5
37	406+523	500	L	215	T	5,5
38	408+431	350	P	150	T	6,0
39	408+632	200	P	239	T	6,0
40	408+813	200	L	123	T	2,0
41	409+024	150	L	126	T	2,0
42	409+330	200	L	184	T	4,0
43	410+177	750	P	325	T	4,0
44	410+642	750	L	372	T	4,0
45	412+459	750	P	449	T	4,0
46	415+796	85	L	73	T	6,0
47	416+006	45	P	89	T	6,0
48	416+061	35	L	41	T	6,0
49	418+068	750	L	580	T	7,0
50	421+347	250	L	253	T	5,0
51	421+760	600	L	132	T	4,0
52	422+510	750	P	592	T	2,0
53	427+268	600	P	229	T	5,0
54	428+049	500	L	209	T	5,5

Tab. 2.3 c.d. Wykaz łuków poziomych występujących na drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Środek łuku [km]</i>	<i>Promień łuku [m]</i>	<i>Kierunek łuku</i>	<i>Długość łuku [m]</i>	<i>Krzywa Przejęciowa</i>	<i>Pochylenie poprzeczne [%]</i>
55	429+839	850	L	450	T	3,5
56	430+302	500	P	368	T	5,5
57	431+844	500	L	179	T	5,5
58	434+125	250	P	312	T	7,0
59	434+616	500	L	179	T	5,5
60	434+721	750	P	173	T	5,5
61	435+133	250	L	148	T	7,0
62	436+415	500	P	578	T	5,5
63	438+174	250	L	193	T	7,0
64	438+504	350	P	182	T	7,0
65	439+606	100	L	250	T	4,0
66	440+736	307	L	300	T	4,0
67	442+916	2000	P	400	T	3,0
68	444+197	666	L	150	T	2,0
69	444+714	285	P	150	T	3,0
70	445+001	666	P	250	T	3,0
71	445+257	333	P	100	T	2,0
72	446+220	400	L	80	N	2,0
73	446+482	600	L	50	N	2,0
74	447+075	1500	P	800	N	2,0
75	447+461	1400	L	70	N	2,0
76	447+711	1300	P	100	N	2,0
77	447+794	80	L	100	N	2,0
78	448+114	1100	L	150	N	2,0
79	448+810	1000	P	220	T	3,0
80	449+155	1000	L	300	T	3,0
81	449+688	1000	P	320	T	3,0
82	451+752	833	L	282	P	4,0
83	452+815	455	P	158	T	5,5
84	453+050	714	L	166	T	4,0
85	453+286	417	P	194	T	5,5
86	453+504	1000	P	164	T	2,5
87	455+210	5000	L	312	T	2,0
88	456+122	250	P	108	T	5,5
89	457+079	1000	L	300	T	2,5
90	458+573	1000	P	254	T	2,5
91	460+689	750	P	514	T	4,0
92	462+074	1000	P	324	T	2,5
93	463+504	300	P	87	T	7,0
94	465+262	250	L	59	T	5,5
95	465+488	250	L	64	T	5,5
96	466+393	250	P	116	T	7,0
97	466+456	400	L	36	N	2,0

Tab. 2.3 c.d. Wykaz łuków poziomych występujących na drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Środek łuku [km]</i>	<i>Promień łuku [m]</i>	<i>Kierunek łuku</i>	<i>Długość łuku [m]</i>	<i>Krzywa Przejściowa</i>	<i>Pochylenie poprzeczne [%]</i>
98	466+676	500	L	107	T	5,0
99	466+846	1200	P	49	N	2,0
100	466+937	50	L	45	T	6,0
101	467+258	250	P	145	T	2,0
102	467+558	300	L	132	T	7,0
103	468+258	600	P	258	T	4,5
104	468+782	250	L	152	T	6,0
105	469+078	450	P	220	T	6,0
106	469+615	1000	P	131	T	2,5
107	470+059	300	P	168	T	7,0
108	470+299	300	L	161	T	7,0
109	470+734	250	P	183	T	7,0
110	470+996	300	L	155	T	7,0
111	471+224	350	P	126	T	2,5
112	472+046	250	L	153	T	7,0
113	472+551	2500	L	139	T	7,0
114	474+281	500	P	150	T	3,0
115	474+451	400	P	122	T	2,0
116	474+621	100	P	87	T	5,0
117	474+728	150	L	79	T	3,0
118	475+212	350	L	114	T	7,0
119	475+571	600	P	166	T	4,5
120	476+306	700	P	89	T	4,0

2.3. Skrzyżowania drogi krajowej nr 11 z pozostałymi drogami

Istniejąca droga krajowa nr 11 na odcinku od węzła "Krzesiny" na A2 do granicy województwa krzyżuje się z drogami:

- krajowymi (tabela 2.4),
- wojewódzkimi (tabela 2.5),
- powiatowymi (tabela 2.6),
- gminnymi (lokalnymi).

Tab. 2.4. Wykaz skrzyżowań drogi krajowej nr 11 z drogami krajowymi

Lp.	Pikietaż [km]	Numer drogi	Strona ¹⁾	Kierunek
1	323+277	15	L	Września
2	348+194	12	P	Leszno
3	350+610	15	P	Wrocław
4	369+092	12	L	Kalisz
5	399+943	36	P	Rawicz
6	400+516	25	L	Kalisz
7	418+108	25	P	Oleśnica
8	446+246	8	L	Warszawa
			P	Wrocław
9	449+508	39	P	Brzeg

¹⁾ litery P i L oznaczają stronę włączenia do drogi krajowej

Tab. 2.5. Wykaz skrzyżowań drogi krajowej nr 11 z drogami wojewódzkimi

Lp.	Pikietaż [km]	Numer drogi	Strona ¹⁾	Kierunek
1	291+376	433	L	Swarzędz
2	299+791	431	P	Mosina
3	300+928	434	L	Łubowo
			P	Śrem
4	314+520	432	L	Września
			P	Leszno
5	335+100	436	P	Śrem
6	348+384	443	L	Tuliszków
7	401+568	445	P	Odolanów
8	417+153	447	L	Grabów
9	428+889	444	P	Krotoszyn
10	426+761	449	L	Błaszki
			P	Syców
11	462+164	450	L	Kalisz
12	474+720	487	L	Olesno

¹⁾ litery P i L oznaczają stronę włączenia do drogi krajowej

Tab. 2.6 Wykaz skrzyżowań drogi krajowej nr 11 z drogami powiatowymi

Lp.	Powiat	Pikietaż [km]	Numer drogi ¹⁾	Strona ²⁾	Kierunek
1	poznański	291+376	2489P	P	Kamionki
2		292+931	2477P	L	Szczodrzykowo
3		294+976	2461P	P	Czapury
4		305+724	2475P	P	Jaszkowo
5	średzki	303+819	3773P	L	Jarosławiec
6		308+691	3672P	L P	Trzebiśławki Pętkowo
7		316+112	3718P	L	Środa Wlkp.
8		319+587	3670P	L	Szlachcin
9		324+910	3676P	P	Sulęcinek
10		329+735	3671P	L P	Orzechowo Kijewo
11		332+591	3739P	L	Wolica Kozia
12		333+024	3739P	L P	Nowe Miasto n. Wartą droga wojewódzka nr 436
13		335+100	3678P	L	Grab
14		335+504	3742P	P	Żerków
15	jarociński	341+560	2907P	L	Orzechowo
16		341+853	13113 13131	L P	Żerków Chwałęcín
17		344+622	13130	L	Żerków
18		351+361	13164	P	Zakrzew
19		354+102	13168	P	Prusy
20		354+726	13146	L	Wola Książęca
21		357+152	13166	P	Magnuszewice
22		357+916	13148	L	Twardów
23		360+428	13165	P	Wilcza
24		360+891	13149	L	Racendów
25		361+228	13169	P	Lutynia
26		361+926	13150	L	Sławoszew
27	pleszewski	364+417	13313	P	Orpiszewek
28		367+392	13311	L P	Skrzypnia Kowalew
29		371+884	13303	P	Raszków
30		374+543	13320	L	Chorzew
31		376+201	13319	L P	Trusko Taczanów Drugi
32		379+181	13322 13326	L P	Czerminek Sowina
33		381+378	13324	L	Kuchary
34		381+817	13307	P	Bugaj

Tab. 2.6 c.d. Wykaz skrzyżowań drogi krajowej nr 11 z drogami powiatowymi

Lp.	Powiat	Pikietaż [km]	Numer drogi ¹⁾	Strona ²⁾	Kierunek
35	ostrowski	385+418	13327	L	Karsy
				P	Grudzielec Nowy
36		386+928	13328	L	Gutów
37		389+540	13285	L	Pruszków
38		389+847	13329	P	Bniew
39		391+496	13331	P	Moszczanka
40		391+821	13331	L	Pruszków
			13340	P	Raszków
41		393+918	13333	L	Ociąż
42		399+135	13301	P	Koryta
43		402+011	b.n.	L	Ostrów Wlkp. ul. Wrocławska
44		405+928	13417	P	Janków Przygodzicki
45		406+169	13447	L	Wysocko Małe
46		408+406	13335	L	Wysocko Małe
47		408+930	13416	P	Tarchały Wielkie
48		411+087	13435	L	Strzyżew
			13419	P	Dębica
49	ostrzeszowski	422+051	5334P	P	Bledzianów
50		427+928	5610P	L	Ostrzeszów ul. Leśna
51		428+218	5613P	L	Ostrzeszów ul. Zamkowa
52		430+312	5612P	L	Ostrzeszów ul. Łąkowa
53		439+394	5587P	P	Parzynów
54	kępński	441+325	5678P	L	Torzeniec
				P	Bralin
55		445+124	5599P	L	Doruchów
56		446+085	b.n.	L	Kępno ul. Dworcowa
57		446+615	b.n.	L	Olszowa
			5600P	P	Marcinki
58		448+064	b.n.	P	Kępno ul. Wiosny Ludów
59		449+508	5704P	L	Jankowy
60		453+153	5693P	P	Mroczeń
61		453+316	5703P	L	Jankowy
62		453+462	5695P	P	Łęka Opatowska
63		456+068	5702P	L	Biedaszk
64		457+645	5696P	P	Łęka Opatowska
65		461+376	5696P	L	Żabiniec ul. Słoneczna
				P	Łęka Opatowska
66		462+485	5699P	L	Bolesławiec
67		465+314	5697P	P	Raków
68		465+698	5698P	L	Chróscin
69	kluczborski	466+977	1302O	P	Miechowa
70		471+997	1303O	L	Gołkowice
				P	Ciecierzyn
71		474+720	1301O	P	Jakubowice

2.4. Skrzyżowania z liniami kolejowymi

Istniejąca droga krajowa nr 11 krzyżuje się z linią kolejową o znaczeniu państwowym nr 272 Kluczbork – Ostrów Wielkopolski – Poznań.

Pozostałe linie kolejowe krzyżujące się z drogą krajową mają znaczenie lokalne.

Wykaz linii kolejowych zawiera poniższa tabela 2.8.

Tab. 2.7 Skrzyżowania istniejącej drogi krajowej nr 11 z liniami kolejowymi

<i>Lp.</i>	<i>Pikietaż</i>	<i>Kąt [°]</i>	<i>Rodzaj krzyżowania</i>	<i>Rodzaj linii kolejowej</i>
1	294+386	50	Wiadukt drogowy	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork
2	311+152	50	Przejazd szynowy niestrzeżony	Linia kolejowa wąskotorowa Środa Wlkp. - Zaniemyśl
3	315+090	60	Wiadukt drogowy	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork
4	347+729	90	Wiadukt kolejowy	Linia kolejowa dwutorowa nr 281 Gniezno - Oleśnica
5	369+877	70	Wiadukt drogowy	Linia kolejowa wąskotorowa Pleszew - Dobrzyca
6	397+088	60	Przejazd szynowy rogatekami	Linia kolejowa dwutorowa Poznań – Zduńska Wola
7	397+559	55	Przejazd szynowy rogatekami	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork
8	400+474	115	Wiadukt kolejowy	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork
9	403+585	115	Wiadukt drogowy	Bocznica kolejowa
10	404+438	40	Wiadukt drogowy	Bocznica kolejowa
11	416+021	170	Wiadukt drogowy	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork
12	444+274	125	Przejazd szynowy z rogatekami	Linia kolejowa jednotorowa Poznań - Kępno
13	446+025	50	Przejazd szynowy z rogatekami	Linia kolejowa jednotorowa nr 181 Oleśnica - Wieluń
14	455+243	45	Przejazd szynowy z rogatekami	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork
15	476+433	26	Przejazd szynowy z rogatekami	Linia kolejowa dwutorowa nr 272 Poznań - Kluczbork

2.5. Obiekty inżynierskie

Lokalizację i charakterystykę techniczną ważniejszych elementów obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej zawierają tabele 2.8.

Tab. 2.8 Wykaz istniejących obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja obiektu</i>	<i>Rodzaj obiektu -przeszkoda</i>	<i>Kilometraż obiektu</i>	<i>Długość obiektu [m]</i>	<i>Szerokość nawierzchni [m]</i>	<i>Szerokość chodników [m]</i>	<i>Klasa obciążenia</i>
1	Jaryszki	most rz. Kopla	291+879	15,00	7,00 7,00	1,25 0,74	klasa A
2	Gądk	wiadukt kolej	294+386	113,40 113,40	7,50 7,50	1,90 1,90	I klasa
3	Środa Wlkp.	wiadukt kolej	315+090	19,09	7,00	1,95 1,65	klasa A
4	Miąskowo	most Moskwa	322+823	10,90	7,00	0,60	I klasa
5	Miąskowo	most kanał Miłosławski	324+438	10,90	7,00	0,60	I klasa
6	Nowe Miasto n. Wartą	most Warta	331+990	239,80	7,00	1,95	I klasa
7	Cielcza	most Lubieszka	343+112	14,50	7,00	1,45	I klasa
8	Wyszki	most Lutynia	357+519	15,35	7,00	1,05	I klasa
9	Pleszew	wiadukt droga+kolej	369+877	64,50	7,62	–	klasa C
10	Franklinów	most b.n.	396+714	4,70	7,64	–	I klasa
11	Ostrów Wlkp. ul. Poznańska	most Ołobok	398+407	15,90	7,54	1,70	I klasa
12	Ostrów Wlkp. ul. Wrocławska	wiadukt kolej	403+585	36,00	7,00	3,30	I klasa
13	Ostrów Wlkp. ul. Wrocławska	wiadukt kolej	404+438	6,80	7,50	2,80	I klasa
14	Przygodzice	most Barycz	409+344	18,65	9,50	2,25	II klasa
15	Antonin	wiadukt kolej	416+021	12,80	b.d.	b.d.	klasa B
16	Antonin	most rów recesyjny	416+687	4,80	7,60	1,60	I klasa
17	Antonin	most śluza stawu	417+409	5,80	7,60	5,30 1,65	II klasa
18	Kuźniki ul. Wojska Polskiego	most Strzegowa	427+974	5,65	7,05	2,90	II klasa
19	Hanulin	most b.n.	444+358	6,05	7,00	1,25	I klasa
20	Kępno ul. Kwiatowa	most Samica	447+273	10,70	10,30	2,30 3,10	I klasa

Tab. 2.8 c.d. Wykaz istniejących obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Lokalizacja obiektu</i>	<i>Rodzaj obiektu -przeszkoda</i>	<i>Kilometraż obiektu</i>	<i>Długość obiektu [m]</i>	<i>Szerokość nawierzchni [m]</i>	<i>Szerokość chodników [m]</i>	<i>Klasa obciążenia</i>
21	Baranów	most rów melioracyjny	448+725	8,10	9,50	1,05 1,20	I klasa
22	Opatów	most Pomianka	461+807	9,60	9,50	1,15 2,10	II klasa
23	Kostów	most Pratwa	467+248	24,40	9,50	1,50	–

2.6. Parkingi

Tab. 2.9. Wykaz parkingów na istniejącej drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Pikietaż</i>	<i>Strona</i>	<i>Opis</i>
1	306+487	L	hotel Cezar
2	307+120	P	
3	310+500	P	10os, 5c, 3a
4	313+290	P	10os, 4c, 5a, restauracja
5	318+940	P	15os, 2c, 1a, restauracja
6	319+400	P	10os, 7c, 5a
7	324+920	P	15os, 8c, 5a
8	327+650	L	leśny
9	328+250	P	15os, 10c, 5a, restauracja, hotel
10	332+570	P	10os, 5c, 5a
11	333+670	L	bar
12	341+790	P	
13	344+630	P	motel
14	345+750	L	leśny
15	346+270	L	motel
16	346+915	P	zatoka postojowa szerokości 6 m; długość 170 m
17	353+800	P	8os, 5c, 3a, restauracja
18	354+140	L	hotel, restauracja
19	355+125	L	motel
20	357+320	L	bar
21	364+600	P	10os, 6c, 3a, restauracja
22	366+500	L	leśny
23	368+295	L	hotel, restauracja
24	375+850	L	hotel, restauracja
25	376+850	L	23os, 2a
26	381+150	L	bar
27	382+800	P	bar
28	387+700	P	bar

Tab. 2.9. c.d. Wykaz parkingów na istniejącej drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Pikietaż</i>	<i>Strona</i>	<i>Opis</i>
29	388+730	P	10os, 4c, 4a
30	389+850	P	motel
31	391+650	L	zatoka postojowa
32	393+400	L+P	leśny
33	401+234	L	zatoka postojowa szerokości 3 m; długość 58 m
34	410+500	L	restauracja
35	412+686	L	18os, 6c, bar
36	418+025	P	Hotel
37	421+300	P	
38	439+500	L	
39	441+720	P	
40	446+200	L	bar
41	446+745	P	zatoka postojowa szerokości 3,5 m; długość 56 m
42	452+800	L	12os, 5c, 3a
43	452+906	P	zatoka postojowa szerokości 3,5 m; długość 127 m
44	451+230	P	hotel, bar
45	459+000	P	hotel

2.7. Stacje paliw

Tab. 2.10. Wykaz stacji paliw na istniejącej drodze krajowej nr 11

<i>Lp.</i>	<i>Pikietaż</i>	<i>Strona</i>	<i>Uwagi</i>
1	289+250	P	LPG
2	290+080	L	LPG, sklep, bistro
3	307+120	P	stacja paliw
4	314+520	L	stacja paliw
5	324+130	P	stacja paliw BP
6	325+000	P	LPG
7	332+590	L	stacja paliw Orlen
8	346+870	L	stacja paliw Lotos
9	349+080	L	stacja paliw Jet
10	351+540	L	LPG
11	355+125	L	LPG
12	364+760	P	stacja paliw
13	365+100	L	stacja paliw
14	367+580	P	stacja paliw Orlen
15	368+295	L	stacja paliw
16	381+360	P	LPG
17	389+845	P	stacja paliw
18	399+300	P	stacja paliw Orlen
19	400+100	L	stacja paliw ESSO
20	400+510	L	stacja paliw Orlen
21	400+510	P	stacja paliw Statoil
22	401+560	P	stacja paliw Orlen
23	401+800	L	stacja paliw BP

Tab. 2.10. c.d. Wykaz stacji paliw na istniejącej drodze krajowej nr 11

Lp.	Pikietaż	Strona	Uwagi
24	407+850	L	stacja paliw Shell
25	418+025	P	stacja paliw Lotos, Hotel
26	421+295	P	stacja paliw
27	426+980	P	stacja paliw Orlen
28	427+800	P	LPG
29	430+600	L	stacja paliw Statoil
30	437+265	P	LPG
31	446+200	L	stacja paliw BP, bar
32	446+885	P	stacja paliw Orlen
33	451+230	P	stacja paliw, hotel, bar
34	475+335	P	stacja paliw Orlen

2.8. Zatoki autobusowe

Tab. 2.11. Wykaz zatok autobusowych na istniejącej drodze krajowej nr 11

Lp.	Pikietaż	Strona	Typ zatoki	Długość [m]	Szerokość [m]
1	291+184	L	przy jezdni	62	3,5
2	291+184	P	przy jezdni	64	3,5
3	292+955	P	przy jezdni	40	3,5
4	293+080	L	przy jezdni	62	3,5
5	293+922	P	przy jezdni	63	3,5
6	293+922	L	przy jezdni	63	3,5
7	295+007	P	przy jezdni	62	3,5
8	295+023	L	przy jezdni	60	3,5
9	295+960	P	przy jezdni	62	3,5
10	295+960	L	przy jezdni	68	3,5
11	297+795	P	przy jezdni	60	3,5
12	297+912	L	przy jezdni	60	3,5
13	303+695	L	przy jezdni	38	1,5
14	303+907	P	przy jezdni	36	1,5
15	305+619	L	przy jezdni	38	1,5
16	305+803	P	przy jezdni	38	1,5
17	308+555	L	przy jezdni	38	1,5
18	308+827	P	przy jezdni	38	1,5
19	310+425	L	przy jezdni	38	3,5
20	310+520	P	przy jezdni	38	3,5
21	317+116	L	przy jezdni	55	3,5
22	317+213	P	przy jezdni	58	2,5
23	318+808	L	przy jezdni	52	3,5
24	318+900	P	przy jezdni	48	2,5
25	320+420	L	przy jezdni	56	2,5
26	320+594	P	przy jezdni	60	2,5
27	322+767	L	przy jezdni	50	2,5
28	322+865	P	przy jezdni	60	2,5
29	324+827	P	przy jezdni	60	2,5

Tab. 2.11. c.d. Wykaz zatok autobusowych na istniejącej drodze krajowej nr 11

Lp.	Pikietaż	Strona	Typ zatoki	Długość [m]	Szerokość [m]
30	325+010	L	przy jezdni	62	2,5
31	328+116	L	przy jezdni	61	3,5
32	328+282	P	przy jezdni	62	2,5
33	329+595	L	przy jezdni	60	2,5
34	329+838	P	przy jezdni	60	3,0
35	331+530	L	przy jezdni	60	3,0
36	331+700	P	przy jezdni	50	2,0
37	334+950	P	przy jezdni	60	3,5
38	335+337	L	przy jezdni	55	2,0
39	336+970	L	przy jezdni	65	2,0
40	337+152	P	przy jezdni	60	2,0
41	339+767	L	przy jezdni	60	2,0
42	339+890	P	przy jezdni	60	2,0
43	341+645	L	przy jezdni	55	3,0
44	341+700	P	przy jezdni	60	3,0
45	341+880	P	przy jezdni	60	4,0
46	343+206	L	przy jezdni	60	2,5
47	343+270	P	przy jezdni	56	2,5
48	343+812	P	przy jezdni	46	1,5
49	343+982	P	przy jezdni	50	2,5
50	344+745	L	przy jezdni	55	2,5
51	344+821	P	przy jezdni	56	2,5
52	346+200	P	przy jezdni	60	3,0
53	346+948	L	przy jezdni	42	3,0
54	347+115	P	przy jezdni	60	2,5
55	347+447	L	przy jezdni	40	2,0
56	347+600	P	przy jezdni	40	2,0
57	348+572	P	przy jezdni	48	2,5
58	349+446	P	przy jezdni	40	2,5
59	349+537	L	przy jezdni	40	3,0
60	350+062	P	przy jezdni	36	2,5
61	351+225	L	przy jezdni	60	2,5
62	351+412	P	przy jezdni	60	3,5
63	351+964	L	przy jezdni	60	3,5
64	352+117	P	przy jezdni	60	3,5
65	352+888	L	przy jezdni	60	3,5
66	353+094	P	przy jezdni	60	3,5
67	354+228	P	przy jezdni	60	3,5
68	354+283	L	przy jezdni	60	3,5
69	356+869	L	przy jezdni	60	3,5
70	357+054	P	przy jezdni	60	3,5
71	357+995	L	przy jezdni	60	3,5
72	358+213	P	przy jezdni	60	3,5
73	360+644	L	przy jezdni	60	3,5
74	360+800	P	przy jezdni	60	3,5

R o z d z i a ł I I – D r o g o w y

Tab. 2.11. c.d. Wykaz zatok autobusowych na istniejącej drodze krajowej nr 11

Lp.	Pikietaż	Strona	Typ zatoki	Długość [m]	Szerokość [m]
75	364+295	L	przy jezdni	60	3,5
76	364+499	P	przy jezdni	60	3,5
77	365+595	L	przy jezdni	60	3,5
78	365+677	P	przy jezdni	60	3,5
79	367+270	L	przy jezdni	60	3,5
80	367+464	P	przy jezdni	60	3,5
81	373+505	L	wydzielona	42	3,0
82	373+587	P	wydzielona	42	3,0
83	374+461	L	wydzielona	44	3,0
84	374+657	P	wydzielona	41	3,0
85	376+114	P	wydzielona	46	3,0
86	376+324	L	wydzielona	45	3,0
87	378+200	L	wydzielona	44	3,0
88	378+350	P	wydzielona	46	3,0
89	379+433	L	wydzielona	59	3,0
90	379+609	P	wydzielona	71	3,0
91	380+983	L	wydzielona	72	3,0
92	381+164	P	wydzielona	67	3,0
93	382+640	L	wydzielona	68	3,0
94	382+827	P	wydzielona	72	3,0
95	387+828	L	wydzielona	66	3,0
96	387+971	P	wydzielona	63	3,0
97	389+705	L	wydzielona	62	3,0
98	389+909	P	wydzielona	61	3,0
99	391+702	P	wydzielona	68	3,0
100	391+921	L	wydzielona	72	3,0
101	393+832	L	wydzielona	70	3,0
102	394+019	P	wydzielona	72	3,0
103	395+417	L	wydzielona	81	3,0
104	395+593	P	wydzielona	60	3,0
105	396+378	L	wydzielona	88	3,0
106	396+600	P	wydzielona	76	3,0
107	398+138	L	wydzielona	73	3,0
108	398+330	P	wydzielona	76	3,0
109	400+018	P	wydzielona	57	3,0
110	401+162	P	wydzielona	37	3,0
111	401+510	P	wydzielona	53	3,0
112	401+670	L	wydzielona	52	3,0
113	401+921	P	wydzielona	47	3,0
114	402+120	L	wydzielona	41	3,0
115	402+678	P	wydzielona	42	3,0
116	403+863	L	wydzielona	44	3,0
117	403+942	P	wydzielona	56	3,0
118	404+262	L	wydzielona	57	3,0
119	404+379	P	wydzielona	54	3,0

R o z d z i a ł I I – D r o g o w y

Tab. 2.11. c.d. Wykaz zatok autobusowych na istniejącej drodze krajowej nr 11

Lp.	Pikietaż	Strona	Typ zatoki	Długość [m]	Szerokość [m]
120	404+763	L	wydzielona	61	3,0
121	404+885	P	wydzielona	56	3,0
122	405+928	L	przy jezdni	34	3,5
123	405+978	L	przy jezdni	70	3,0
124	406+070	P	przy jezdni	84	3,0
125	406+632	L	przy jezdni	70	3,0
126	406+704	P	przy jezdni	71	3,0
127	407+149	L	przy jezdni	80	3,0
128	407+237	P	przy jezdni	85	3,0
129	408+034	P	przy jezdni	83	3,0
130	408+162	L	przy jezdni	70	3,0
131	410+730	L	przy jezdni	86	3,0
132	410+877	P	przy jezdni	88	3,0
133	412+362	L	przy jezdni	75	3,0
134	412+477	P	przy jezdni	87	3,0
135	414+711	L	przy jezdni	78	3,0
136	414+821	P	przy jezdni	80	3,0
137	417+827	P	przy jezdni	45	3,0
138	417+880	L	przy jezdni	57	3,0
139	421+845	P	przy jezdni	66	3,0
140	421+938	L	przy jezdni	68	3,0
141	424+011	L	przy jezdni	67	3,0
142	424+555	L	przy jezdni	67	3,0
143	424+706	P	przy jezdni	70	3,0
144	431+501	P	przy jezdni	68	3,0
145	433+824	L	przy jezdni	68	3,0
146	433+975	P	przy jezdni	68	3,0
147	435+809	L	przy jezdni	73	3,0
148	435+922	P	przy jezdni	69	3,0
149	437+613	L	przy jezdni	68	3,0
150	437+745	P	przy jezdni	69	3,0
151	439+190	L	przy jezdni	64	3,5
152	439+283	P	przy jezdni	60	3,5
153	441+257	L	przy jezdni	67	3,5
154	441+346	P	przy jezdni	68	3,5
155	442+092	L	przy jezdni	39	3,5
156	442+301	P	przy jezdni	48	3,5
157	443+279	L	przy jezdni	66	3,5
158	443+345	P	przy jezdni	65	3,5
159	445+157	L	wydzielona	105	3,5
160	445+309	P	przy jezdni	38	3,5
161	446+246	L	przy jezdni	40	3,5
162	446+272	P	przy jezdni	38	3,5
163	446+695	P	przy jezdni	50	3,5
164	447+349	L	wydzielona	10	3,5

Tab. 2.11. c.d. Wykaz zatok autobusowych na istniejącej drodze krajowej nr 11

Lp.	Pikietaż	Strona	Typ zatoki	Długość [m]	Szerokość [m]
165	447+418	P	wydzielona	10	3,5
167	448+223	L	przy jezdni	31	3,5
168	448+292	P	przy jezdni	34	3,5
169	448+979	L	przy jezdni	81	3,5
170	449+472	P	przy jezdni	79	3,5
171	452+579	P	przy jezdni	56	3,5
172	453+169	P	przy jezdni	59	3,5
173	453+322	L	przy jezdni	140	5,5
174	455+873	P	przy jezdni	65	3,5
175	455+976	L	przy jezdni	62	3,5
176	457+431	L	przy jezdni	59	3,5
177	457+517	P	przy jezdni	65	3,5
178	458+397	P	przy jezdni	57	3,5
179	458+510	L	przy jezdni	66	3,5
180	462+401	L	przy jezdni	65	3,5
181	462+573	P	przy jezdni	64	3,5
182	463+813	L	przy jezdni	68	3,5
183	463+939	P	przy jezdni	65	3,5
184	465+030	P	przy jezdni	68	3,5
185	465+123	L	przy jezdni	69	3,5

3. Ocena istniejącej drogi nr 11

W wyniku dokonanej oceny stanu technicznego istniejącej drogi krajowej nr 11, powiązań funkcjonalnych, obsługi przyległego otoczenia oraz wytycznych w zakresie istniejącego i planowanego zagospodarowania przestrzennego wytypowano fragmenty drogi wymagające przełożenia w związku z planowanym przystosowaniem drogi krajowej nr 11 do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej.

Opracowywany odcinek drogi ekspresowej S11 wyłącza się z autostrady A2 na węźle „Krzyszyny”

Odcinek dwujezdniowy istniejącej drogi krajowej nr 11 wymagający adaptacji do parametrów technicznych wymaganych dla drogi ekspresowej:

- od km 287+884 węzeł „Krzyszyny” do km 314+520. Długość odcinka wynosi 26,636 km.

Odcinki jednojezdniowe istniejącej drogi krajowej nr 11 kwalifikujące się do przebudowy na drogę ekspresową:

- od km 314+520 do km 315+619, długość 0,881 km, przejście przez gminę Środa Wlkp.;

- od km 320+604 do km 332+290, długość 11,686 km, przejście przez teren gminy Środa Wlkp. i Krzykosy;
- od km 336+271 do km 338+065, długość 1,794 km, przejście przez gminę Nowe Miasto n/ Wartą;
- od km 380+892 do km 384+193, długość 3,301 km, przejście przez gminę Ostrów Wlkp.;
- od km 388+470 do km 389+842, długość 1,372 km, przejście przez gminę Ostrów Wlkp.;
- od km 408+360 do km 410+542, długość 2,182 km, przejście przez gminę Przygodzice;
- od km 417+428 do km 420+106, długość 2,678 km, przejście przez gminę Ostrzeszów;
- od km 434+977 do km 437+129, długość 2,152 km, przejście przez gminę Kępno;

Odcinki istniejącej drogi krajowej nr 11 wymagające przełożenia (prowadzenia po nowym terenie):

- od skrzyżowania z linią kolejową nr 272 Kłuczbork – Poznań w km 294+386 do włączenia się w istniejącą drogę krajową w km 320+763, za miejscowością Brodowo;
- w rejonie skrzyżowania z drogą krajową nr 15 z Wrześni;
- przejście przez gminę Nowe Miasto n/ Wartą w rejonie miejscowości Nowe Miasto n/ Wartą;
- od km 337+762 do km 366+870 obejmującego miejscowości: Wolica Pusta, Mieszków, Cielcza, miasto Jarocin, Witaszyczki. Witaszyce, Wyszki, Kotlin, Suchorzew, Piekarzew;
- od km 366+870 do km 408+360 obejmującego miejscowości: miasto Pleszew, Zielona Łąka, Dobra Nadzieja, Kuczków, Krzywosądów, Żychlin, Górzno, Szczury, Franklinów, miasto Ostrów Wlkp., Przygodzice;
- od km 410+542 do km 434+977 obejmującego miejscowości: Antonin, Niedźwiedź, miasto Ostrzeszów, Rogaszyce, Kochłowy, Turze;
- od km 442+230 do km 476+585 obejmującego miejscowości: Hanulin, miasto Kępno, Słupia pod Kępem, Opatów, Siemianice, Kostów, Gołkowice, Byczyna.

Ogólna długość odcinków drogi krajowej nr 11 kwalifikujących się do przebudowy na drogę ekspresową wynosi 26,046 km.

Całkowita długość istniejącej drogi objętej „Studium.....” wynosi:

162,065 km (od km 314+520 do km 476+585).

Wykorzystanie istniejącej drogi krajowej objętej „Studium.....” wynosi:

$$(26,046 : 162,065) \times 100 = 16,07\%$$

Odcinek istniejącej drogi od autostrady A2 w km 287+884 (węzeł „Krzesiny”) do km 314+520 (początek „Studium.....”) wynosi 26,636 km.

Całkowita długość istniejącej drogi w obszarze opracowania wynosi 188,701 km (od km 287+884 do km 476+585).

Wykorzystanie istniejącej drogi krajowej z uwzględnieniem obszaru opracowania wynosi

$$26,046 + 26,636 = 52,782 \text{ km, co stanowi:}$$

$$52,782 : 188,701 \times 100 = 27,97\%.$$

Możliwość wykorzystania istniejącej drogi krajowej do dostosowania do parametrów kasy S w 16,07% wskazuje na niezbędność opracowania „Studium” w celu prowadzenia właściwej polityki inwestycyjnej na obszarze przebiegu drogi S11.

Szczegółowe zakresy przewidziane do przebudowy istniejącej drogi na drogę ekspresową znajdują się w kosztorysie wskaźnikowym.

4. Koncepcja przebiegu drogi ekspresowej

4.1. Wprowadzenie

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. (Dz.U. Nr 128 poz. 1334) dotyczącym ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych, droga nr 11 relacji Kołobrzeg – Koszalin – Piła – Poznań – Ostrów Wielkopolski – Kluczbork – A1 zaliczona jest do klasy dróg ekspresowych.

4.2. Założenia wejściowe do opracowania „Studium”

Ustalenie założeń wejściowych dla opracowania wariantów przebiegu drogi ekspresowej S11 poprzedzono analizą stanu technicznego istniejącej drogi i natężenia ruchu oraz analizą materiałów studialnych, w tym z zakresu planowania przestrzennego.

Zakres opracowania obejmuje planowaną drogę ekspresową S11 - odcinek południowy w odniesieniu do autostrady A2 - od węzła „Krzesiny”, w nawiązaniu do ulicy Bolesława Krzywoustego w Poznaniu.

Początek opracowywanego „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11 Poznań – Ostrów Wlkp. – Kępno (granica województwa)” przyjęto w km 314+520 na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września.

Ze względu na konieczność wykonania analizy ekonomicznej stanowiącej integralną część „Studium...” niezbędne jest doprowadzenie planowanej drogi ekspresowej przebiegającej po nowym terenie 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. Koniec „Studium....” znajduje się na terenie województwa opolskiego w km 476+ 585 istniejącej drogi krajowej nr 11 (km 486+328 planowanej drogi ekspresowej).

4.3. Główne założenia koncepcji

Zaproponowanie ostatecznego, przyszłościowego przebiegu drogi ekspresowej na kierunku południowym (w odniesieniu do autostrady A2) jest konieczne celem rezerwacji i ochrony terenu przez odpowiednie władze planistyczne, a także prowadzenie stopniowej przebudowy istniejącej drogi i budowy nowych odcinków – obwodnic miejscowości, z dostosowaniem do nowej funkcji drogi ekspresowej.

Przy trasowaniu drogi jako podstawową zasadę przyjęto, że projektowana trasa ekspresowa o ile to możliwe ze względów funkcjonalnych, technicznych i ekonomicznych przebiegać będzie z wykorzystaniem śladu istniejącej drogi krajowej nr 11.

Opracowując trasę drogi ekspresowej wzięto pod uwagę w przede wszystkim:

- konieczność dostosowania przepustowości drogi do założonego wzrostu ruchu i poziomu jego obsługi wymaganego dla drogi ekspresowej,
- konieczność przemieszczenia ruchu dalekobieżnego, przelotowego przez rozpatrywane odcinki drogi, z ominięciem terenów zbudowanych miast i wsi,
- zwiększenie bezpieczeństwa i wygody przejazdu przez planowaną drogę,
- zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego na przyległą zabudowę,
- zmniejszenie uciążliwości drogi na środowisko naturalne,
- uzyskanie najlepszych parametrów technicznych i efektów ekonomicznych przy najniższych kosztach inwestycyjnych.

4.4. Podstawowe techniczne założenia projektowe

a) droga ekspresowa

- prędkość projektowa: 100 km/h
- prędkość miarodajna: 110 km/h
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość jezdni: 7,00 m

- szerokość pasa awaryjnego: 2,50 m
- szerokość poboczy gruntowych 1,25 m.
- skrajnia pionowa: 4,70 m
- kategoria obciążenia ruchem: KR5
- obciążenie osi: 115 kN
- klasa obciążeń obiektów mostowych: A
- odległość zabudowy mieszkaniowej od krawędzi jezdni: min. 100 m
- szerokość w liniach rozgraniczających: min. 40 m

Przyjęto założenie, że natężenie krytyczne nie może być przekroczone przy docelowym poziomie swobody ruchu „C”. Przewidywane wielkości natężeń ruchu samochodowego do roku 2020 na istniejącej drodze i na planowanej drodze ekspresowej pozwalają zaprojektować dwujezdniową drogę ekspresową na odcinku opracowania.

b) drogi krajowe

- prędkość projektowa: 80 km/h
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość jezdni: 7,00 m
- szerokość poboczy gruntowych: 2,50 m (0,75 m gdy występuje pobocze umocnione)
- szerokość poboczy umocnionych: 2,00 m
- kategoria obciążenia ruchem: KR5
- szerokość w liniach rozgraniczających: min. 30 m

c) drogi wojewódzkie

- prędkość projektowa: 70 km/h
- szerokość jezdni: 6,00 m
- szerokość poboczy gruntowych: 2,00 m
- kategoria obciążenia ruchem: KR4

d) drogi powiatowe

- prędkość projektowa: 60 km/h
- szerokość jezdni: 5,50 m ÷ 6,00 m
- szerokość poboczy gruntowych: 1,50 m
- kategoria obciążenia ruchem: wg ustaleń na etapie projektowym

e) drogi gminne

- prędkość projektowa: 50 km/h
- szerokość jezdni: 5,00 m
- szerokość poboczy gruntowych: 1,00 m
- kategoria obciążenia ruchem: wg ustaleń na etapie projektowym

f) drogi wewnętrzne (dojazdowe)

- prędkość projektowa: 30 ÷ 40 km/h
- szerokość jezdni: 5,00 m (3,50 m w przypadku stosowania mijanek) - wg ustaleń na etapie projektowym
- szerokość poboczy gruntowych: 0,75 m

4.5. Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto w oparciu o „Katalog typowy konstrukcji jezdni podanych i półsztywnych” w dostosowaniu do natężenia ruchu.

a) konstrukcja nawierzchni drogi ekspresowej (kategoria obciążenia ruchem KR5)

- warstwa ścieralna grubości 5 cm z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca grubości 8 cm z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy zasadniczej grubości 8 cm z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy pomocniczej grubości 20 cm z chudego betonu
- warstwa wzmacniająca grubości 16 cm z gruntu stabilizowanego cementem
- warstwa mrozoodporna grubości 50 cm z piasku

b) konstrukcja nawierzchni dróg krajowych (kategoria obciążenia ruchem KR4)

- warstwa ścieralna grubości 5 cm z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca grubości 8 cm z betonu asfaltowego
- warstwa podbudowy zasadniczej grubości 20 cm z chudego betonu
- warstwa podbudowy pomocniczej grubości 16 cm z gruntu stabilizowanego cementem
- warstwa mrozoodporna grubości 50 cm z piasku

c) konstrukcja nawierzchni dróg wojewódzkich i powiatowych

- warstwa ścieralna grubości 5 cm z betonu asfaltowego
- warstwa wiążąca grubości 8 cm z betonu asfaltowego
- podbudowy grubości 20 cm z gruntu stabilizowanego cementem
- warstwa mrozoodporna grubości 50 cm z piasku

d) konstrukcja nawierzchni dróg gminnych i dojazdowych dwupasowych

- warstwa ścieralna: podwójne powierzchnie utrwalane
- warstwa podbudowy grubości 18 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

e) konstrukcja nawierzchni dróg dojazdowych jednopasowych

- warstwa ścieralna: pojedyncze powierzchnie utrwalane
- warstwa podbudowy grubości 18 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

4.6. Planowany przebieg drogi ekspresowej – rozwiązanie podstawowe (Wariant I)

Początek drogi ekspresowej S11 rozpatrywanej w opracowywanym „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11 Poznań – Ostrów Wlkp. – Kępno (granica województwa)” obejmuje odcinek od km 314+520 na skrzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września do km 486+333 (km 476+585 istniejącej drogi krajowej nr 11).

Opis obszaru opracowania obejmuje planowaną drogę ekspresową S11 - odcinek południowy (w odniesieniu do autostrady) od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2 do połączenia z istniejącą drogą nr 11 na terenie gminy Byczyna (województwo opolskie).

- **miasto Poznań**

Na terenie miasta Poznania droga ekspresowa przebiega na odcinku o długości 1,6 km. W km 288+636 występuje dwupoziomowe przekroczenie drogi ekspresowej w ciągu ulicy Tarnowskiej.

- **gmina Kórnik**

Droga ekspresowa na terenie gminy Kórnik obejmuje odcinek od km 289+489 do km 302+907 oraz od km 304+257 do km 305+724 i przebiega po istniejącej drodze krajowej nr 11.

Dla przedmiotowego odcinka drogi opracowany został w 2005 roku projekt budowlany na dostosowanie istniejącej drogi krajowej do parametrów drogi klasy ekspresowej.

- **gmina Środa Wlkp.**

Droga ekspresowa na terenie gminy Środa Wlkp. obejmuje odcinek od km 302+907 do km 304+257 oraz od 305+724 do km 322+870 i przebiega po stronie południowej miasta Środa Wlkp. i wschodniej stronie miejscowości Brodowo.

Dla przedmiotowego odcinka drogi od km 302+907 do km 317+193 opracowana została w 2004 roku koncepcja programowa na dostosowania istniejącej drogi krajowej do parametrów odpowiadających klasie drogi ekspresowej.

Ze względu na korektę przebiegu drogi ekspresowej założonej w ww. koncepcji programowej początek opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego...” przyjęto w km 314+520 (od skrzyżowania z istniejącą drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września), zamiast od istniejącego km 317+1993 stanowiącego koniec opracowania koncepcji programowej. Zmiana przebiegu planowanej drogi na tym odcinku wynika z konieczności obejścia wsi Brodowo.

Na odcinku przejścia przez wieś Brodowo droga krajowa jest obustronnie ciasno obudowana. Innym ograniczeniem jest park położony po stronie wschodniej drogi oraz wydane lokalizacje związane z budownictwem jednorodzinnym przylegające od strony zachodniej.

Ze względu na ww. uwarunkowania konieczne jest prowadzenie drogi ekspresowej po nowym terenie, z ominięciem istniejącej zabudowy miejscowości Brodowo, przez tereny rolne.

Istniejącą drogę krajową na odcinku od km 316+261 do km 320+194 przewiduje się dla obsługi ruchu lokalnego.

Na dalszym odcinku od km 320+440 droga S11 przebiega przez duży kompleks leśny na długości około 1,80 km, z wykorzystaniem istniejącej drogi krajowej.

Na odcinku od węzła „Kijewo” do km 320+460 w miejscowości Brodowo rozpatrywano przebieg drogi ekspresowej w dwóch wariantach.

- **gmina Krzykosy**

Na terenie gminy Krzykosy droga ekspresowa obejmuje odcinek od km 322+870 – północna granica gminy do km 331+958- południowa granica gminy, którą stanowi rzeka Warta.

W km 323+234 występuje łuk poziomy nie odpowiadający wymogą drogi klasy ekspresowej. Przyjmuje się korektę łuku poziomego do promienia $R=1400$ m między innymi ze

względem na lokalizację węzła „Miąskowo” na łuku drogi. Na odcinku od km 324+870 do km 328+080 droga przebiega przez duży kompleks leśny na długości około 3,2 km.

W km 331+953 droga krajowa przekracza rzekę Wartę. Istniejący most posiada przekrój poprzeczny o szerokości jezdni 7,0 m i pomiędzy barierami 8,0 m. Dla ruchu lokalnego niezbędna jest odbudowa byłego mostu na rzece Warcie, w ciągu istniejącej drogi gminnej 0141P Nowe Miasto – Krzykosy.

Dobudowę drugiej jezdni drogi ekspresowej na terenie gminy planuje się po lewej (wschodniej) stronie istniejącej drogi krajowej, ze względu na istniejącą zabudowę po zachodniej stronie drogi.

W km 323+234 zlokalizowany jest węzeł „Miąskowo” na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 15 Miąskowo – Września – Gniezno i planowanym połączeniem drogą gminną nr 0120P z drogą powiatową nr 3676P Sulęcinek – Murzynówko.

W km 329+569 zlokalizowany jest węzeł „Krzykosy” na drodze powiatowej nr 3671P Orzechowo – Kijewo. Węzeł ten zapewnia dojazd do miejscowości Krzykosy i terenów zlokalizowanych pomiędzy dużym kompleksem leśnym i rzeką Wartą.

- **gmina Nowe Miasto n. Wartą.**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Nowe Miasto n. Wartą obejmuje odcinek od km 331+958 – północna granica gminy do km 340+385 (węzeł „Mieszków”). Planowany przebieg po nowym terenie zakłada się od km 332+290 do km 336+271 jako obwodnicę Nowego Miasta n. Wartą oraz na odcinku od km 338+065 do km 340+385. Na odcinku od km 336+271 do km 338+065 adaptuje się istniejący przebieg drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi klasy ekspresowej. Dobudowę drugiej jezdni zakłada się po stronie zachodniej istniejącej drogi krajowej.

W km 334+315 zlokalizowany jest węzeł „Nowe Miasto” na skrzyżowaniu drogi ekspresowej z drogą wojewódzką nr 436 Śrem – Nowe Miasto, klasy „G”.

Istniejącą drogę krajową na odcinku od km 332+865 do km 336+549 przewiduje się wykorzystać dla obsługi ruchu lokalnego.

Planowana droga ekspresowa na obszarze gminy przebiega po nowym terenie przez tereny rolne i na niewielkim obszarze tereny leśne z ominięciem istniejącej zabudowy miejskiej i zagrodowej.

W pobliżu granicy gminy w km 340+435 zlokalizowany jest węzeł „Mieszków” obsługujący gminy Nowe Miasto i Jarocin.

Na odcinku od km 332+290 do km 336+423 na terenie gminy Nowe Miasto n. Wartą rozpatrywano przebieg drogi ekspresowej w dwóch wariantach.

- **gmina Jarocin**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Jarocin obejmuje odcinek od km 340+385 (węzeł „Mieszków”) do km 352+316 oraz odcinek od km 352+782 do km 354+174.

Na odcinku od km 337+465 (Wolica Pusta) do km 348+230 uwzględnia się przebieg drogi ekspresowej wyznaczony w „Koncepcji programowej obwodnicy miasta Jarocina” wykonanej przez Pracownię Projektową Drogi – Ulice – Mosty w 2003 roku. Adaptuje się realizację drogi ekspresowej jako obwodnicy Wolicy Pustej, Mieszkowa, Cielczy i Jarocina wraz z powiązaniem z istniejącym układem komunikacyjnym od km 337+465 do km 348+017, na parametrach dwujezdniowej drogi ekspresowej, z podłączeniem od węzła „Jarocin” do istniejącej drogi krajowej nr 11 w km 350+800.

Planowana droga ekspresowa omija od strony wschodniej miejscowości Wolica Pusta, Mieszków, Cielcza i Jarocin. W km 340+435 na skrzyżowaniu ze skorygowanym przebiegiem drogi powiatowej nr 2907P zlokalizowany jest węzeł „Mieszków”. Z węzła jest zabezpieczony dojazd do terenów północnych gminy Jarocin w tym Mieszkowa i Cielczy. Natomiast węzeł „Jarocin” zlokalizowany jest na krzyżowaniu się drogi ekspresowej z drogą wojewódzką nr 443 Jarocin - Tuliszków (Konin) w km 348+017.

W km 345+327 droga ekspresowa przebiega pod linią kolejową nr 281 Jarocin – Wrzesnia – Gniezno.

Budowa drogi ekspresowej, obwodnicy Jarocina wg ”Koncepcji programowej....” od km 337+465 (Wolica Pusta) do węzła „Jarocin” w km 348+017 połączy drogi krajowe nr 12 Leszno – Jarocin i nr 15 Trzebnica – Krotoszyn – Jarocin łącznikiem od węzła „Jarocin” z istniejącą drogą nr 11 w rejonie południowej granicy miasta Jarocina.

Do czasu przedłużenia drogi ekspresowej od węzła „Jarocin” w kierunku południowo-wschodnim (Kotlin, Pleszew) łącznik będzie prowadził ruch z odcinka objętego koncepcją do istniejącej drogi krajowej nr 11.

Planowana droga ekspresowa również jako obwodnica ww. wsi oraz miasta Jarocin przebiega głównie przez tereny użytków rolnych i w niewielkim stopniu przez tereny lasów, łąk i pastwisk.

W rejonie obwodnicy występuje sporadycznie rozproszona zabudowa zagrodowa, a na odcinku od km 347+000 do km 347+800 obwodnica przebiega w głębokim wykopie, w

niewielkiej odległości od osiedla domów jednorodzinnych o zabudowie intensywnej (osiedle 700-lecia w Jarocinie).

Natomiast docelowy przebieg dróg krajowych nr 12 i 15 z włączeniem do węzła „Jarocin” przebiega częściowo wzdłuż zabudowy jednorodzinnej, przez teren ogródków działkowych przewidzianych do likwidacji oraz skrajem terenów leśnych.

Pozostały odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 338+835 do granicy gminy km istn. 356+062 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego.

Na terenie gminy Jarocin planuje się następujące węzły:

W km 340+435 węzeł „Mieszków” (W-11) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu drogą powiatową nr 2907P Radliniec – Dębno – Mieszków. Przyjęta lokalizacja węzła wymaga korekty przebiegu ww. drogi powiatowej.

W km 348+017 węzeł „Jarocin” (W-12) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 443 Jarocin – Tuliszków oraz łącznikiem – połączenie z istniejącymi drogami krajowymi nr 11 i 15.

W km 353+183 węzeł „Witaszyce” (W-13) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13146 Wola Książęca – Witaszyce.

- **gmina Kotlin**

Przebieg drogi ekspresowej w granicach gminy Kotlin obejmuje odcinek od km 352+316 do km 352+782 oraz na odcinku od km 354+174 do km 361+078.

Droga ekspresowa na terenie gminy jest kontynuacją obwodnicy Jarocina od węzła „Jarocin” w km 348+017 i przebiega całkowicie po nowym śladzie.

Na odcinku Witaszyce – Kotlin od km 353+138 do km 359+467 rozpatruje się podłączenie lokalnego układu komunikacyjnego do drogi ekspresowej w ujęciu alternatywnym przez węzły: Witaszyce, Twardów, Kotlin. Rozpatrywane lokalizacje ww. węzłów są sugestią władz miejscowych. W wyniku uzgodnień przyjęto do rozwiązania podstawowego węzeł „Witaszyce” w km 353+138 i węzeł „Kotlin” w km 359+467. Jako rozwiązanie wariantowe dla obu węzłów pozostaje węzeł „Twardów” w km 356+010. Zdaniem Pracowni węzeł „Twardów” w dostatecznym zakresie zapewnia dostępność do drogi ekspresowej wsi Witaszyce, Twardów i Kotlin. W węźle „Witaszyce” krzyżuje się droga powiatowa nr 13146, która na kierunku wschodnim przecina planowany zbiornik wodny Wola Książęca. Docelowo ograniczy dostęp do węzła terenów położonych po wschodniej stronie zbiornika.

Węzeł „Twardów” zlokalizowany jest na krzyżowaniu się drogi ekspresowej z drogą powiatową nr 13148 znajdującej się w równej odległości od Witaszyc i Kotlina.

W km 359+467 planowanej drogi ekspresowej w rejonie południowo-wschodnim wsi Kotlin zlokalizowany jest węzeł „Kotlin”.

Planowana droga ekspresowa przebiega po nowym terenie przez tereny rolne i na niewielkim obszarze tereny leśne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej.

Pozostały odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km istn. 356+062 do granicy gminy km istn. 363+207 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy Kotlinem, Jarocinem i Pleszewem.

Na terenie gminy Kotlin planuje się następujące węzły:

W km 356+010 węzeł „Twardów” (W-13-14) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13148 Twardów – Wyszki. Jest to węzeł wariantowy dla węzłów „Witaszyce” i „Kotlin”.

W km 359+467 węzeł „Kotlin” (W-14) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13150 Sławoszew – Kotlin.

- **gmina Pleszew**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Pleszew obejmuje odcinek od km 361+078 do km 377+915 oraz od km 378+185 do 378+917.

Od km 358+444 (przecięcie się z drogą powiatową nr 13149) do węzła „Pleszew” w km 365+029 przebieg planowanej drogi ekspresowej odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kotlin i gminy Pleszew”. Planowana droga ekspresowa w rejonie wsi Suchorzew, Piekarszew odsunięta jest w kierunku wschodnim od istniejącej drogi krajowej nr 11. Od km 364+480 do miejscowości Sobótka w km 380+892 planowana droga ekspresowa przebiega po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 11. W rejonie miasta Pleszewa planowany przebieg drogi ekspresowej od węzła „Pleszew” w km 365+029 do węzła „Łaszew” w km 369+736 wraz z wyprowadzeniem drogi krajowej nr 12 w kierunku Kalisza jest w zasadzie zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Pleszew”.

Od węzła „Łaszew” do węzła „Sobótka” wyznaczono przebieg drogi ekspresowej po nowym terenie. Na odcinku od węzła „Łaszew” w km 369+736 do km 376+669 rozpatrywano wariantowy przebieg drogi ekspresowej. Proponowane przebiegi drogi ekspresowej

odbiegają od założonych w opracowaniach studialnych gmin, które adaptują istniejącą drogę krajową do parametrów drogi klasy ekspresowej.

Planowana droga ekspresowa przebiega po nowym terenie przez tereny rolne i na niewielkim obszarze tereny leśne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej.

Istniejąca droga krajowa nr 11 w granicach gminy od km 363+207 do km 380+701 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego na terenie gminy oraz pomiędzy sąsiednimi gminami, bez konieczności przebudowy istniejących skrzyżowań.

Na terenie gminy Pleszew planuje się następujące węzły:

W km 365+029 węzeł „Pleszew” (W-15) na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13311 Skrzypnia – Kowalew.

W km 369+736 węzeł „Łaszew” (W-16) na planowanym nowym odcinku przebiegu drogi krajowej nr 12 Pleszew – Kalisz.

- **gmina Gołuchów**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Gołuchów obejmuje niewielkie odcinki na zachodniej granicy gminy od km 377+915 do km 378+185 i od km 378+919 do km 379+458. Planowana droga ekspresowa przebiega po nowym terenie przez tereny rolne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej.

Istniejąca droga krajowa nr 11 w granicach gminy, od km 380+701 do km 383+803 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego na terenie gminy oraz pomiędzy sąsiednimi gminami, bez konieczności przebudowy istniejących skrzyżowań.

- **gmina Ostrów Wlkp.**

Przebieg planowanej drogi ekspresowej na terenie gminy Ostrów Wlkp. obejmuje odcinki:

- od km 379+458 do km 393+247,
- od km 394+428 do km 394+913,
- od km 397+459 do km 397+653,
- od km 397+923 do km 398+606,
- od km 399+582 do km 402+179.

W rejonie miejscowości Sobótka km 380+892 planowana droga ekspresowa włącza się w istniejącą drogę krajową nr 11.

W km 381+207 (km 305+420) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 13327P zastąpiono węzłem „Sobótka”, stanowiącym wjazd do miejscowości Sobótka oraz na istniejącą drogę krajową nr 11, z przejazdem w kierunku północnym i obsługą północnej części gminy Ostrów Wlkp.

Istniejące skrzyżowanie na drodze krajowej z drogą gminna nr 8004 w Sobótce przewidziane jest do zamknięcia.

Na odcinku od km 380+892 do km 384+193 droga ekspresowa przebiega po śladzie istniejącej drogi krajowej z dobudową drugiej jezdni po stronie zachodniej. Na łuku poziomym drogi w km 382+770 dobudowywana druga jezdnia przechodzi ze strony zachodniej na stronę wschodnią istniejącej drogi.

W celu ominięcia miejscowości Górzno i Szczury droga ekspresowa przebiega po nowym terenie, po stronie wschodniej ww. miejscowości.

Połączenie terenów po wschodniej i zachodniej stronie drogi ekspresowej zapewni przejazd nad drogą ekspresową w km 382+710.

W km 385+289 w węźle „Górzno” droga ekspresowa krzyżuje się z drogą powiatową nr 13285 Górzno – Żelazków.

W km 388+470 planowana droga ekspresowa włącza się ponownie do istniejącej drogi krajowej. Dobudowę drugiej jezdni od miejsca włączenia przewiduje się po stronie wschodniej istniejącej drogi.

Na odcinku od węzła „Franklinów” w km 390+287 do węzła „Ostrów Wlkp.” w km 395+510 uwzględnia się przebieg drogi ekspresowej wyznaczony w opracowaniu „Materiały do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Budowa obejścia m. Ostrów Wielkopolski w ciągu drogi ekspresowej S11”, wykonanym przez Zakład Projektowania DROMOST w kwietniu 2004 roku.

Od węzła „Ostrów Wlkp.” km 395+510 do km 408+588 w rejonie węzła „Przygodzice” droga ekspresowa przebiega po nowym terenie przez tereny rolne i na niewielkim obszarze tereny leśne, z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej. Na tym odcinku w km 399+582 planuje się węzeł „Pruślin” na krzyżowaniu się z ulicą Wylotową zakładaną do przedłużenia w kierunku wschodnim do drogi powiatowej nr 13335.

Pozostały odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 394+810 do km 397+088 zostanie włączony do układu miejskiego Ostrowa Wlkp.

Na terenie gminy Ostrów Wlkp. planuje się następujące węzły:

W km 381+207 węzeł „Sobótka” na krzyżowaniu z istniejącą drogą powiatową nr 13327 Karsy – Sobótka – Grudzielec Nowy i który będzie obsługiwał północne tereny gminy Ostrów Wlkp.

W km 385+288 węzeł „Górzno” na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13285 Pruszków – Górzno – Bniew i który również będzie obsługiwał północne tereny gminy Ostrów Wlkp.

W km 390+287 węzeł „Franklinów” na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13333 Franklinów – Ociąż i który również będzie zapewniał wjazd do miasta Ostrów Wlkp. z kierunku północnego.

- **miasto Ostrów Wlkp.**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie miasta Ostrów Wlkp. obejmuje:

- od km 393+247 do km 394+428,
- od km 394+913 do km 397+459,
- od km 397+653 do km 397+923,
- od km 398+606 do km 399+582.

Planowana droga ekspresowa przebiega po wschodnich obrzeżach miasta Ostrowa Wlkp. Na odcinku od węzła „Franklinów” w km 390+287 do węzła „Ostrów Wlkp.” w km 395+510 przebieg drogi ekspresowej jest adaptowany z opracowania „Materiały do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Budowa obejścia m. Ostrów Wielkopolski w ciągu drogi ekspresowej S11”, wykonanego przez Zakład Projektowania DROMOST w kwietniu 2004 roku.

Na dalszym odcinku do węzła „Pruślin” przebieg drogi ekspresowej zgodny jest koncepcją programową opracowaną przez TRANSPROJEKT – Poznań w 1991 roku.

Węzeł „Pruślin” w km 399+582 zlokalizowany jest na krzyżowaniu się drogi S11 z ulicą Wylotową planowaną do przedłużenia w kierunku wschodnim do drogi powiatowej nr 13335.

Do węzła „Pruślin” możliwe jest również włączenie poprzez ulicę Wylotową przedłużonej ulicy Paderwskiego.

Istniejąca ulica Paderewskiego z planowanym jej przedłużeniem będzie ulicą średnicową równoleżnikową, łączącą centrum i wschodnią część miasta Ostrowa Wlkp. oraz zachodnią część gminy z planowaną drogą ekspresową. Docelowy przebieg ulicy Paderewskiego

na granicy miasta i gminy z włączeniem do węzła „Pruślin” znajduje się w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrowa Wlkp.”.

Starostwo Powiatowe i Urząd Gminy w Ostrowie Wlkp. domaga się zlokalizowania węzła „Pruślin” w ciągu drogi powiatowej nr 13210 Ostrów Wlkp. – Ołobok. Odległość pomiędzy węzłami „Ostrów Wlkp. i „Pruślin” będzie zbyt mała (około 3,1 km) i niezgodna z warunkami technicznymi.

Wprowadzenie ruchu do miasta Ostrowa Wlkp. z drogi ekspresowej przez węzeł „Pruślin” (w km 398+606) zlokalizowany w ciągu ulicy Grabowskiej jest również niemożliwe ze względu na istniejącą zabudowę mieszkaniową. Zainwestowanie terenu uniemożliwia przebudowę ulicy do wymaganych parametrów ulicy klasy głównej „G”.

Proponowana lokalizacja węzła „Pruślin” w km 399+582 jest korzystna dla obsługi przyszłych terenów inwestycyjnych miasta i gminy zlokalizowanych wzdłuż granicy miasta i gminy pośladzie ulicy Wylotowej.

Ze względu na nie zainwestowany teren jest możliwość budowy ulicy na wymaganych parametrach odpowiadających klasie „G” (główna).

Zakres tematyczny studium drogi ekspresowej nie obejmuje rozwiązań układu komunikacyjnego ulic na obszarze miasta Ostrowa Wlkp.

Na terenie miasta Ostrów Wlkp. planuje się następujące węzły:

W km 395+510 węzeł „Ostrów Wlkp.” (W–20) na krzyżowaniu z drogą krajową nr 25 Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica, planuje się węzeł typu „koniczyna”.

W celu podłączenia łącznic węzła typu „koniczyna” na węźle należy wprowadzić jezdnie zbiorczo-rozprawdzające po obu stronach drogi ekspresowej.

Węzeł zapewnia dojazd z planowanej drogi ekspresowej w kierunku aglomeracji kaliskiej z omińnięciem Ostrowa Wlkp.

W km 399+582 węzeł „Pruślin” (W–21) zlokalizowany jest na granicy miasta i gminy oraz na krzyżowaniu się z planowanym przedłużeniem ulicy Paderewskiego, która stanowi średnicową obecnych i planowanych terenów inwestycyjnych na obszarze miasta i gminy.

Starostwo Powiatowe i Urząd Gminy w Ostrowie Wlkp. domaga się zlokalizowania węzła „Pruślin” przy drodze powiatowej nr 13210 Ostrów Wlkp. – Ołobok. Odległość pomiędzy węzłami „Ostrów Wlkp. i „Pruślin” będzie jednak zbyt mała (około 3,1 km) i niezgodna z warunkami technicznymi.

Proponowana lokalizacja węzła „Pruślin” jest korzystna dla obsługi przyszłych terenów inwestycyjnych miasta i gminy zlokalizowanych wzdłuż planowanej na granicy ulicy Paderewskiego.

- **gmina Przygodzice**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Przygodzice obejmuje odcinek od km 402+179 do km 414+206.

Planowana droga ekspresowa na obszarze gminy przebiega całkowicie po nowym terenie, przez tereny rolne i od km 406+700 do km 414+206 przez znaczne obszary leśne.

W km 402+715 droga ekspresowa przecina zabudowę wsi Wysocko Małe i Smardów. Z uwagi na lokalizację zabudowy zagrodowej „rozciągniętej” wzdłuż drogi gminnej i powiatowej brak jest możliwości ominięcia tej zabudowy.

W km 408+115 zlokalizowany jest węzeł „Przygodzice” z włączeniem istniejącej drogi krajowej nr 11. Na dalszym odcinku do km 410+542 planowana droga ekspresowa przebiega po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11. Dobudowa drugiej jezdni przewidziana jest po wschodniej stronie istniejącej drogi.

Od km 410+542 w miejscowości Antonin planuje się przebieg drogi ekspresowej po wschodniej stronie linii kolejowej nr 272 Kłuczbork – Poznań.

W km 413+501 planuje się węzeł „Antonin” (lokalizacja podstawowa). Do węzła „Antonin” włącza się od strony zachodniej skorygowany przebieg drogi krajowej nr 25 Oleśnica – Antonin – Kalisz. Natomiast od strony wschodniej do ww. węzła włącza się skorygowany przebieg drogi wojewódzkiej nr 447 Antonin – Grabów nad Prosną.

Zakłada się możliwość alternatywnej lokalizacji węzła „Antonin” w km 411+187 z włączeniem drogi krajowej nr 25 po istniejącym śladzie.

Na odcinkach od km 402+509 (Wysocko Małe) do km 408+588 (Strugi) oraz od km 410+542 do km 418+085 (gmina Ostrzeszów) rozpatrywano przebieg drogi ekspresowej w dwóch wariantach.

Na terenie gminy Przygodzice planuje się następujące węzły:

W km 408+115 węzeł „Przygodzice” (W-22) na krzyżowaniu z drogą krajową nr 11 który będzie obsługiwał szczególnie południowe tereny gminy Przygodzice.

Wskazano również wariantową lokalizację węzła „Przygodzice” (W-22) w km 407+190 na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13435 Przygodzice – Strzyżew.

W km 413+501 węzeł „Antonin” (W-23) na krzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 447 Antonin – Grabów nad Prosną i na przedłużeniu drogi krajowej nr 25 Antonin – Oleśnica, który będzie obsługiwał południowe tereny gminy Przygodzice. Rozwiązanie to umożliwia bezpośrednie połączenie z drogą ekspresową drogi krajowej nr 25 i drogi wojewódzkiej nr 447.

Zaproponowano wariantową lokalizację węzła „Antonin w km 411+187 na krzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 11 w rejonie istniejącego wiaduktu nad linią kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań.

- **gmina Ostrzeszów**

Początkowy odcinek od km 414+206 do km 416+720 (miejscowość Niedźwiedź) na terenie gminy przebiega po nowym terenie po wschodniej stronie linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, w nawiązaniu do przebiegu na terenie gminy Przygodzice. Przebieg ten nie jest akceptowany przez Urząd Miasta i Gminy w Ostrzeszowie.

Od km 417+428 do km 420+106 droga ekspresowa przebiega po istniejącej drodze krajowej nr 11. Na tym odcinku dobudowę drugiej jezdni przewiduje się od strony wschodniej, lewej istniejącej drogi, do węzła „Ostrzeszów”.

Węzeł „Ostrzeszów” zlokalizowany jest w km 420+597 z włączeniem istniejącej drogi krajowej od strony miasta Ostrzeszowa.

Na odcinku od węzła „Ostrzeszów” km 420+597 przez węzeł „Rojów” do miejscowości Turze na terenie gminy Ostrzeszów rozpatrywano przebieg drogi ekspresowej w dwóch wariantach w celu znalezienia optymalnego przebiegu.

Na odcinku od węzła „Rojów” droga ekspresowa przebiega po nowym terenie w oddaleniu od istniejącej drogi krajowej i terenów zabudowanych, w kierunku zachodnim.

W km 424+619 zlokalizowany jest węzeł „Rojów” na krzyżowaniu się z drogą wojewódzką 449 Syców – Ostrzeszów – Błaszki.

Planowany przebieg drogi ekspresowej na odcinku od km 417+428 do km 428+000 jest zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów”. Włączenie dwujezdniowej drogi ekspresowej do istniejącej drogi krajowej nr 11 w miejscowości Kochołowy wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest niemożliwe ze względu na istniejące przyległe do drogi zainwestowanie. W związku z powyższym konieczna była zmiana przebiegu w celu ominię-

cia i odsunięcia się od zabudowań miejscowości Kochłowy zlokalizowanych przy drodze krajowej nr 11.

W km 430+747 na drodze gminnej nr Paczychów - Kochłowy zlokalizowany jest węzeł „Kochłowy”.

Odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 420+597 do granicy gminy z dalszym przedłużeniem do drogi powiatowej nr 5678P Bralin – Torzeniec zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami. Adaptowana dla ruchu lokalnego droga krajowa nie wymaga przebudowy istniejących skrzyżowań.

Gmina Ostrzeszów ma zapewnioną dostępność do drogi ekspresowej poprzez trzy węzły drogowe: „Ostrzeszów”, „Rojów” i „Kochłowy”. Lokalizacja węzła „Kochłowy” zapewnia obsługę południowych terenów gminy Ostrzeszów.

W przypadku realizacji przebiegu drogi ekspresowej według wariantu II lokalizacja węzła „Turze” zapewnia równocześnie obsługę południowych terenów gminy Ostrzeszów i północnych rejonów gminy Kępno.

Od km 416+750 do km 422+800 droga ekspresowa przecina duży kompleks leśny. Na pozostałym odcinku na terenie gminy planowana droga ekspresowa wg obu wariantów przebiega przez tereny rolne i niewielkie obszary leśne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej.

Rozwiązanie podstawowe przebiegu planowanej drogi ekspresowej od węzła „Ostrzeszów” w km 420+597 do węzła „Kochłowy” w km 430+747 jest zdaniem Pracowni Projektowej rozwiązaniem porównywalnym z wariantem II.

Przebieg podstawowy drogi ekspresowej na odcinku od węzła Ostrzeszów do węzła „Rojów” jest zasadniczo zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów”. Niewielkie odstępstwa w przebiegu drogi wynikają z zastosowanych, wymaganych parametrów technicznych oraz uwzględnienia istniejącego zagospodarowania.

W km 420+621 węzeł „Ostrzeszów” na krzyżowaniu z drogą krajową nr 11 stanowi początek planowanej obwodnicy zachodniej miasta Ostrzeszowa i który zapewnia dostęp do północnych terenów gminy Ostrzeszów i miasta Ostrzeszowa.

W km 424+619 węzeł „Rojów” na krzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 449 Syców – Ostrzeszów, zapewnia dostęp do zachodnich terenów gminy Ostrzeszów.

W km 433+725 węzeł „Turze” stanowi koniec planowanej obwodnicy miasta Ostrzeszowa w wariantcie II. W wariantcie podstawowym przewiduje się włączenie do istniejącej

drogi krajowej nr 11 przez węzeł „Kochłowy”. Węzeł ten będzie obsługiwał południowe tereny gminy Ostrzeszów.

W km 430+924 planuje się węzeł „Kochłowy” na podstawowym przebiegu drogi ekspresowej, natomiast w wariantie II węzeł „Turze”.

Proponowany przebieg wg wariantu podstawowego od km 426 +000 do km 433+000 jest pozytywnie zaopiniowany gdyż jest w części zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów” oraz nie narusza terenów o bardzo dużych walorach przyrodniczych wg Urzędu Miasta i Gminy w Ostrzeszowie. W trakcie opracowania „Studium drogi.....” Zespół przyrodniczy przebadał planowany przebieg drogi ekspresowej wg obu wariantów i nie potwierdził terenów o bardzo dużych walorach przyrodniczych w wariantie II i nie stwierdził pomiędzy wariantami większych różnic.

Z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego, ze względu na ochronę zróżnicowanego krajobrazu polnego, warianty są równoważne. Pomiedzy powyższymi wariantami nie ma większych różnic. i o wyborze przebiegu drogi ekspresowej powinny decydować tylko względy techniczne.

- **gmina Kępno**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Kępno obejmuje odcinek od km 434+266 do km 443+617.

Odcinek drogi ekspresowej od km 434+977 do km 437+129 w rejonie węzła „Hanulin” przebiega z wykorzystaniem śladu istniejącej drogi krajowej. Dobudowę drugiej jezdni na tym odcinku przewidziano po stronie wschodniej, lewej istniejącej drogi.

Planowana droga ekspresowa na północnych terenach gminy przebiega od km 434+266 do km 436+790 przez duży kompleks leśny. Na pozostałym odcinku na terenie gminy planowana droga ekspresowa przebiega po nowym terenie przez obszary rolne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej.

Pozostały odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km istn. 442+946 do km istn. 448+423 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami oraz ruchu na terenie miasta Kępna.

Zakres tematyczny studium drogi ekspresowej nie obejmuje rozwiązań układu komunikacyjnego ulic na obszarze miasta Kępna.

Węzeł „Hanulin” w km 437+584 stanowi początek planowanej obwodnicy wschodniej miasta Kępna, który będzie obsługiwał północne tereny miasta i gminy Kępno.

Podstawowy przebieg planowanej drogi ekspresowej od węzła „Hanulin” przez węzeł „Kępno” do km 444+100 jest adaptowany z opracowania „Koncepcji programowej budowy obwodnicy miasta Kępna w ciągu drogi krajowej nr 11 od km 0+000,00 do km 10+400,00” wykonanej w 2001r. przez Zakład Projektowania DROMOST z Poznania. Przyjęte ww. rozwiązanie odbiega od wyznaczonego przebiegu drogi ekspresowej w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kępno”.

W km 442+513 zlokalizowany jest węzeł „Kępno”, który łączy drogę ekspresową S11 z istniejącą drogą krajową nr 8 Syców – Kępno – Walichnowy. Docelowo będzie to połączenie drogi ekspresowej S11 Poznań – Tarnowskie Góry - autostrada A1 z drogą ekspresową S8 Wrocław – Kępno – Sieradz – autostrada A1(Łódź). Skrzyżowanie dróg ekspresowych w obowiązujących opracowaniach przewidziano jako węzeł typu koniczyna, który został zaadaptowany w niniejszym „Studium.....”.

Do południowej granicy gminy planowana droga ekspresowa przebiega po nowym terenie przez obszary rolne. W opracowanym studium proponuje się korektę przebiegu drogi ekspresowej na terenie gminy Kępno i Baranów w celu zwiększenia promienia łuku do $R=2000$ m.

Na terenie gminy Kępno planuje się następujące węzły:

W km 437+584 węzeł „Hanulin” stanowi początek planowanej obwodnicy wschodniej miasta Kępna.

W km 442+513 węzeł „Kępno” łączy drogę ekspresową S11 z istniejącą drogą krajową nr 8 Syców – Kępno – Walichnowy. Docelowo będzie to połączenie drogi ekspresowej nr 11 z drogą ekspresową S8 Wrocław – Kępno – Sieradz.

- **gmina Baranów**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Baranów obejmuje odcinek od km 443+617 do km 449+641.

Planowana droga ekspresowa na terenie gminy przebiega całkowicie po nowym terenie. Planowana droga ekspresowa nawiązuje do obwodnicy wschodniej miasta Kępna wyznaczonej ww. opracowaniu. Zdaniem Pracowni należy ponownie przeanalizować przebieg drogi ekspresowej od węzła „Kępno” do węzła „Jankowy” z uwagi na jej nowy przebieg w kierunku południowym.

W opracowywanym „Studium techniczno-ekonomicznym drogi S11” proponuje się od km 444+100 przebieg drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kłuczbork – Poznań. Jest to rozwiązanie alternatywne do koncepcji programowej obwodnicy m. Kępna w ciągu drogi krajowej nr 11 opracowanej przez Pracownię Projektową „DROMOST” z Poznania we wrześniu 2001 roku.

Rozwiązanie wg powyższej koncepcji programowej nie ma uzasadnienia technicznego i ekonomicznego. Ponadto w pierwszym etapie ruch ponownie musi odbywać się przez tereny zabudowane miejscowości Słupia pod Kępem. Docelowy przebieg obwodnicy Słupia pod Kępem z konieczności musi ominąć miejscowość Słupia po stronie zachodniej. Ponownie zostaną podzielone tereny rolnicze, a tym samym zajdzie konieczność zaprojektowania dodatkowo dróg dojazdowych.

Proponowany przebieg przez Pracownię Projektową „DROGI – ULICE – MOSTY; Zbigniew Konewka” dla przeprowadzenia drogi ekspresowej wykorzystuje korytarz komunikacyjny wyznaczony przez istniejącą linię kolejową nr 272 Kłuczbork – Poznań.

Przebieg wg tego rozwiązania ma następujące zalety:

- obwodnica Kępna jest równocześnie obwodnicą Słupia pod Kępem,
- skraca drogę ekspresową S 11 na terenie gminy Baranów o 1,69 km,
- rozwiązanie to nie dzieli dodatkowo terenów rolniczych i wykorzystuje już raz dokonany podział gruntów w czasie budowy linii kolejowej,
- zmniejsza koszty budowy i koszty transportu jest wobec tego rozwiązaniem technicznie i ekonomicznie uzasadnionym,
- umożliwi wykorzystanie istniejącej drogi krajowej nr 11 na odcinku od miasta Kępna do miasta Byczyny dla ruchu lokalnego i obsługi przyległego terenu,
- nowy przebieg drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej nr 272 na terenie gminy został pozytywnie zaopiniowany i zaakceptowany przez Urząd Gminy Baranów i Starostwo Powiatowe w Kępnie.

Pozostały odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 448+423 do km istn. 455+260 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami. bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

Na odcinku od km 444+100 (rejon węzła „Jankowy”) do km 451+194 na terenie gmin Baranów i Łęka Opatowska rozpatrywano przebieg drogi ekspresowej w dwóch wariantach.

Wariant omijający miejscowość Słupia Pod Kępem po stronie zachodniej jest konsekwencją rozwiązania wg koncepcji programowej opracowanej przez DROMOST w 2001 roku, W miejscu włączenia do planowanej drogi ekspresowej do istniejącej drogi Krajowej nr 11 zaproponowano węzeł „Baranów” w km 446+702.

Na terenie gminy Baranów planuje się następujące węzły:

W km 445+075 węzeł „Jankowy” na krzyżowaniu z planowanym połączeniem drogi krajowej nr 39 Brzeg – Namysłów – Kępno oraz miejscowości Jankowy, stanowiącym równocześnie dojazd tej miejscowości z Baranowa.

Węzeł „Baranów” na przebiegu wariantowym nawiązującym do istniejącej drogi krajowej nr 11.

- **gmina Łęka Opatowska**

Przebieg planowanej drogi ekspresowej na terenie gminy Łęka Opatowska obejmuje odcinek od km 449+601 do km 458+158.

Proponowany przebieg przez Pracownię Projektową przeprowadzenia drogi ekspresowej wykorzystuje korytarz komunikacyjny wyznaczony przez istniejącą linię kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań.

Planowana droga na odcinku od km 449+601 do km 450+697 przebiega całkowicie po nowym terenie, po wschodniej stronie linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań, dalej od km 450+697 do granicy gminy, po zachodniej stronie linii kolejowej nr 272.

Droga ekspresowa na terenie gminy przebiega w nawiązaniu do przebiegu przez teren gminy Baranów również wzdłuż linii kolejowej nr 272.

W opracowywanym „Studium techniczno-ekonomicznym.....” przebieg drogi S11 wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań jest rozwiązaniem alternatywnym do proponowanego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Łęka Opatowska” przebiegu po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11.

Przebieg wg „Studium techniczno-ekonomicznym.....” ma następujące zalety:

- skraca drogę ekspresową S11 od węzła „Piaski” do węzła „Kostów” o 1,95 km
- eliminuje konieczność dwukrotnego przekroczenia linii kolejowej pod niewielkim kątem.
- budowa dodatkowego przekroczenia pod niewielkim kątem znacznie wydłuża wiadukt a tym samym zwiększa koszty budowy.

- rozwiązanie to nie dzieli dodatkowo terenów rolniczych i wykorzystuje już raz dokonany podział gruntów w czasie budowy linii kolejowej,
- zmniejsza koszty budowy i koszty transportu jest wobec tego rozwiązaniem technicznie, przestrzennie i ekonomicznie uzasadnionym,
- przebieg wzdłuż istniejącej linii kolejowej jest równocześnie krótszą obwodnicą Siemianic łącznie z Kostowem,
- planowana droga ekspresowa w rejonie węzła „Kostów” zbliża się do istniejącej drogi krajowej nr 11 co umożliwia dostęp do drogi ekspresowej z miejscowości Siemianice, Kostów i obsługę przyległego terenu,
- przebieg drogi ekspresowej i lokalizacja węzłów „Piaski” na terenie gminy Łęka Opatowska i „Kostów” na terenie gminy Byczyna daje możliwość włączenia istniejącej drogi krajowej nr 11 do drogi ekspresowej oraz umożliwia etapowanie budowy drogi ekspresowej na terenie województwa wielkopolskiego i opolskiego. Etapowanie realizacji drogi S11 uwarunkowane będzie stopniem jej uciążliwości dla przyległej zabudowy mieszkaniowej,
- umożliwi wykorzystanie istniejącej drogi krajowej nr 11 na odcinku od miasta Kępna do miasta Byczyny dla ruchu lokalnego i obsługi przyległego terenu.

Po ponownym przeanalizowaniu wcześniejszych koncepcji i w nawiązaniu do przyjętych obecnie rozwiązań na obszarze gmin ościennych, wyznaczono ostatecznie przebieg planowanej drogi ekspresowej S11 wzdłuż linii kolejowej nr 272. Nowy przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy został pozytywnie zaopiniowany i zaakceptowany przez Urząd Gminy Łęka Opatowska i Starostwo Powiatowe w Kępnie.

Odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 455+260 do km 466+308 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami bez konieczności przebudowy istniejących skrzyżowań.

Planowana droga ekspresowa na terenie gminy przebiega przez tereny rolne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej.

Na terenie gminy Łęka Opatowska planuje się węzeł:

W km 449+601 węzeł „Piaski” (W-30) na granicy gmin Baranów i Łęka Opatowska na krzyżowaniu z drogą krajową nr 11. Lokalizacja węzła umożliwia połączenie planowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącą drogą krajową nr 11 i równocześnie będzie obsługiwał północne tereny gminy Łęka Opatowska i południowe tereny gminy Baranów.

- **gmina Byczyna – województwo opolskie**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Byczyna obejmuje odcinek od km 458+203 do km 468+328.

Proponowany przebieg przez Pracownię Projektową przeprowadzenia drogi ekspresowej wykorzystuje korytarz komunikacyjny wyznaczony przez istniejącą linię kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań i jest kontynuacją przebiegu na terenie Wielkopolski, od obwodnicy Kępna na terenie gminy Baranów przez gminę Łęka Opatowska do granicy województwa.

W „Programie dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa opolskiego” w opracowanym przez Pracownię Projektową DROGI – ULCE – MOSTY Zbigniew Konewka w 2002 roku planowany był również przebieg drogi S11 wzdłuż linii kolejowej nr 272 na odcinku od miejscowości Gołkowice do miejscowości Kolonia Gortatów, gmina Kluczbork, o długości 15,0 km.

Długość odcinka wzdłuż linii kolejowej nr 272 od obwodnicy miasta Kępna do miejscowości Gołkowice w gminie Byczyna wynosi wg „Studium techniczno-ekonomicznym.....” około 18,0 km.

Etapowanie realizacji drogi S11 uwarunkowane będzie stopniem jej uciążliwości dla przyległej zabudowy mieszkaniowej. Etapowanie realizacji obwodnicy miasta Byczyny, musi obejmować odcinek od węzła „Kostów” do włączenia się do istniejącej drogi krajowej nr 11 w km 468+333 (istn. km 476+585).

Całkowita długość odcinka planowanej drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej nr 272 od obwodnicy miasta Kępna na terenie województwa wielkopolskiego do obwodnicy miasta Kluczborka na terenie województwa opolskiego wynosi około 33,0 km.

Planowana droga ekspresowa na terenie gminy przebiega wzdłuż linii kolejowej nr 272 po nowym terenie przez tereny rolne z ominięciem istniejącej zabudowy zagrodowej za wyjątkiem zabudowy zlokalizowanej w rejonie miejscowości Kostów.

Przeprowadzenie drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej w miejscowości Kostów powoduje wyburzenie siedem posesji oraz narusza nieczynny cmentarz ewangelicko-augsburski.

Zdaniem Pracowni przebieg drogi ekspresowej wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań jest rozwiązaniem optymalnym pod względem technicznym, ekonomicznym i przestrzennym, najkorzystniejszym gdyż dodatkowo nie dzieli terenów lecz wykorzystuje

dokonany podział przez linię kolejową, pomimo koniecznych wyburzeń w miejscowości Kostów i dokonania ekshumacji zwłok z cmentarza.

Pozostały odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 466+308 do km 476+585 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami. bez konieczności przebudowy istniejących skrzyżowań.

Obecnie podstawowym założeniem „Studium techniczno-ekonomicznym drogi ekspresowej S11 Poznań – Ostrów Wlkp. - Kluczbork” jest ustalenie korytarza przebiegu drogi ekspresowej S11 przy założeniu docelowej realizacji drogi ekspresowej w pełnym przekroju (budowa dwóch jezdni) wraz z lokalizacją węzłów i przejazdów.

Ponieważ ww. „Studium” dotyczy ustalenia korytarza przebiegu drogi ekspresowej, szczegółowe rozwiązania i ustalenia dotyczące trasowania drogi ekspresowej, wyznaczenia dróg dojazdowych, przejazdów i przejść dla pieszych zostaną dokonane na etapie opracowania koncepcji programowej i w dalszej kolejności projektu budowlano – wykonawczego.

Pozytywną opinię dotyczącą planowanego przebiegu drogi ekspresowej wg opracowywanego „Studium techniczno - ekonomiczne drogi S11.....”, na granicy województwa poznańskiego i opolskiego, wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań przesłały następujące urzędy i instytucje:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu.
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu.
- Zarząd Województwa Opolskiego w Opolu
- Starostwo Powiatowe w Kępnie.
- Starostwo Powiatowe w Kluczborku, za wyjątkiem odcinka, od km 460+000 do km 462+000.
- Burmistrz Byczyny za wyjątkiem odcinka, od km 460+000 do km 462+000.
- Urząd Gminy Łęka Opatowska
- Urząd Gminy Baranów.

Z uzyskanych ww. opinii pozytywnie jest opiniowany przebieg drogi ekspresowej za wyjątkiem przebiegu w rejonie wsi Kostów.

Na terenie gminy Byczyna planuje się następujące węzły:

W km 459+044 węzeł „Kostów” (W-31) na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13020, który połączy planowaną drogę ekspresową S11 z istniejącą drogą krajową nr 11 i rów-

nocześniej będzie obsługiwał południowe tereny gminy Łęka Opatowska i północne tereny gminy Byczyna.

W km 449+641 węzeł „Byczyna” (W-32) na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13010. Rozwiązanie węzła zaproponowano wariantowo.

W rozwiązaniu węzła istniejąca droga powiatowa została rozdzielona węzłem. Podstawowy przebieg drogi powiatowej będzie miał powiązanie z planowaną obwodnicą miasta Byczyny w ciągu drogi wojewódzkiej nr 487 Byczyna – Gorzów Śląski – Olesno.

Pozostały odcinek drogi powiatowej (ul. Polanowicka) w rozwiązaniu podstawowym stanowi przedłużenie łącznicy węzła.

W rozwiązaniu wariantowym węzła ulica Polanowska obsługuje teren pomiędzy linią kolejową a drogą ekspresową, bez możliwości wjazdu na węzeł.

4.7. Przebieg planowanej drogi ekspresowej w odniesieniu do opracowań urbanistyczno-planistycznych.

W opracowaniu uwzględnione są miasta i gminy które udostępniły posiadane „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” oraz inne opracowania studialne.

- **gmina Kórnik**

Planowany przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy jest zgodny z założonym w materiałach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kórnik”.

- **gmina Środa Wlkp.**

Planowany przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy w części nie odbiega od założonego w materiałach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Środa Wlkp.”. Zmiany dotyczą odcinka drogi ekspresowej od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września’ do km 320+763 - miejscowość Brodowo oraz planowanej drogi wojewódzkiej jako południowej obwodnicy miasta Środy Wlkp.

Ww. rozwiązania zostały zaakceptowane przez Urząd Miasta i Gminy w Środzie Wlkp. i Starostwo Powiatowe w Środzie Wlkp.

- **gmina Krzykosy**

Planowany przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy zasadniczo nie odbiega od założonego w materiałach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Krzykosy”. Zmiana dotyczy lokalizacji planowanej drugiej jezdni. W „Studium techniczno-ekonomicznym” planuje się przebieg drugiej jezdni po lewej stronie (wschodniej) istniejącej drogi krajowej.

Ww. rozwiązanie z lokalizacją drugiej jezdni po wschodniej stronie zostało zaakceptowane przez Urząd Gminy Krzykosy.

- **gmina Nowe Miasto n. Wartą**

Przebieg drogi ekspresowej w północnej i południowej części gminy odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowe Miasto n/ Wartą”.

Po przeanalizowaniu uwarunkowań funkcjonalnych i technicznych zaproponowano całkowicie nowy przebieg drogi ekspresowej w północnej części gminy na odcinku od km 332+290 do km 336+423 w stosunku do przebiegu wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowe Miasto n. Wartą”.

Przebieg drogi ekspresowej został również zmieniony w rejonie wsi Wolica Pusta. Ww. rozwiązania zostały zaakceptowane przez Urząd Gminy Nowe Miasto n. Wartą. Przebieg drogi ekspresowej omijający wieś Wolica Pusta jest zgodny z opracowaną w roku 2003 „Koncepcją programową obwodnicy Jarocina” uwzględniającą wieś Wolica Pusta. Obwodnica została również uzgodniona przez Urząd Gminy w Nowym Mieście n. Wartą.

- **gmina Jarocin**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy jest zasadniczo zgodny z wyznaczonym w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jarocin”. Zmiany dotyczą rejonu Mieszkowa z uwagi na konieczność ominięcia wsi Wolica Pusta na terenie gminy Nowe Miasto n/ Wartą planowaną drogą ekspresową S11. Niewielka korekta dotyczy przebiegu drogi na odcinku od km 352+000 do km 355+300, w rejonie granicy gmin Jarocin i Kotlin. Zmiana przebiegu uzgodniona została przez Urząd Miasta i Gminy w Jarocinie, Urząd Gminy Kotlin i Starostwo Powiatowe w Jarocinie.

- **gmina Kotlin**

Przebieg drogi ekspresowej w południowej części gminy odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kotlin”.

Przebieg drogi ekspresowej wyznaczony w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kotlin”, został w części zmieniony po dokonanych analizach. Odstępstwo od ww. „Studium uwarunkowań ...” dotyczy zmiany przebiegu drogi ekspresowej w rejonie wsi Witaszyce na granicy gminy Jarocin i Kotlin. Zmiana została uzgodniona przez Urząd Miasta i Gminy w Jarocinie i Urząd Gminy w Kotlinie.

Dalszy odcinek drogi przeanalizowano pod kątem uwarunkowań funkcjonalnych i technicznych. Zaproponowano całkowicie nowy przebieg drogi ekspresowej w południowej części gminy na granicy gmin Kotlin i Pleszew w rejonie miejscowości Kotlin i Piekarczew.

Nowy przebieg drogi ekspresowej na granicy gmin uzgodniony został przez Urząd Gminy w Kotlinie i Urząd Miasta i Gminy w Pleszewie.

- **gmina Pleszew**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Pleszew”.

Odstępstwo przebiegu drogi ekspresowej od wyznaczonego ww. „Studium” występuje w północnej i południowej części gminy Pleszew. Zmiana przebiegu drogi ekspresowej na granicy z gminą Kotlin uzgodniona została przez Urząd Gminy w Kotlinie i Urząd Miasta i Gminy w Pleszewie. Po przeanalizowaniu uwarunkowań funkcjonalnych i technicznych zaproponowano całkowicie nowy przebieg drogi ekspresowej w południowej części gminy.

Przebieg ten nie został pozytywnie zaopiniowany przez Urząd Miasta i Gminy w Pleszewie i Starostwo Powiatowe w Pleszewie.

Urząd Miasta i Gminy i Starostwo Powiatowe w Pleszewie proponują przebieg drogi S11 częściowo wg „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Pleszew” i częściowo po nowym terenie.

Gmina Gołuchów proponuje nowy przebieg drogi krajowej nr 12 w kierunku miasta Kalisza oraz lokalizację dodatkowego węzła na drodze ekspresowej S11 w rejonie miejscowości Kuczków. Rozwiązanie to jest akceptowane przez Urząd Miasta i Gminy w Pleszewie i Starostwo Powiatowe w Pleszewie. Proponowany przebieg jest załączony w

opracowanym „Studium techniczno-ekonomicznym drogi ekspresowej S11 Poznań – Ostrów Wlkp. - Kluczbork”.

- **gmina Gołuchów**

Urząd Gminy w Gołuchowie nie dostarczył „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Gołuchów” z planowanym przebiegiem drogi ekspresowej S11. Przebieg planowanej drogi ekspresowej na granicy z gminami ościennymi Pleszew i Ostrów Wlkp. nie był kwestionowany. Gmina Gołuchów nie akceptuje przebiegu S11 na terenie gminy Pleszew ze względu na proponowany nowy przebieg drogi krajowej nr 12 w kierunku miasta Kalisza oraz lokalizację dodatkowego węzła na drodze ekspresowej S11 w rejonie miejscowości Kuczków. Rozwiązanie to jest akceptowane przez Urząd Miasta i Gminy w Pleszewie i Starostwo Powiatowe w Pleszewie. Proponowany przebieg jest załączony w opracowanym „Studium techniczno-ekonomicznym drogi ekspresowej S11 Poznań – Ostrów Wlkp. - Kluczbork”.

- **gmina Ostrów Wlkp.**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy jest zasadniczo zgodny z wyznaczonym w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrów Wlkp.” i koncepcją programową opracowaną przez Transprojekt – Poznań w 1991 roku. Ww. rozwiązania zostały zaakceptowane przez Urząd Gminy w Ostrowie Wlkp. i Starostwo Powiatowe w Ostrowie Wlkp. za wyjątkiem lokalizacji węzła „Pruślin”.

- **miasto Ostrów Wlkp.**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie miasta Ostrów Wlkp. jest zasadniczo zgodny z wyznaczonym w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrów Wlkp.” i koncepcją programową opracowaną przez Transprojekt – Poznań w 1991 roku.

Ww. rozwiązania zostały zaakceptowane przez Urząd Miasta Ostrów Wlkp. i Starostwo Powiatowe w Ostrowie Wlkp.

- **gmina Przygodzice**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy Przygodzice jest nie zgodny z wyznaczonym w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy

Przygodzice” i koncepcją programową opracowaną przez Transprojekt – Poznań w 1991 roku.

Po przeanalizowaniu uwarunkowań funkcjonalnych i technicznych zaproponowano całkowicie nowy przebieg drogi ekspresowej w północnej części gminy w rejonie Smardowa i Przygodzic oraz w południowej części na granicy gmin Przygodzice i Ostrzeszów w rejonie miejscowości Antonin i Niedźwiedź.

Ww. rozwiązania zostały zaakceptowane przez Urząd Gminy w Przygodzicach i Starostwo Powiatowe w Ostrowie Wlkp.

- **gmina Ostrzeszów**

Przebieg drogi ekspresowej proponowany przez Pracownię Projektową na terenie gminy w rejonie miejscowości Niedźwiedź, Kochłowy i Turze. odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów”.

Zmiana przebiegu drogi ekspresowej w rejonie granicy z gminą Przygodzice, wynika z konieczności przejścia drogi S11 po wschodniej stronie linii kolejowej nr 272 Kłuczbork – Poznań, w miejscowości Antonin. Niewielka odległość pomiędzy linią kolejową a zabytковым kościołem w Antoninie uniemożliwia przeprowadzenie drogi kolasy ekspresowej po zachodniej stronie linii kolejowej.

Urząd Miasta i Gminy w Ostrzeszowie i Starostwo Powiatowe w Ostrzeszowie domaga się zachowania przebiegu drogi ekspresowej wg „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów”.

Zgodnie z zaleceniem Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych z dnia 29.08.2005 r. przyjęto na terenie gminy Ostrzeszów, w rejonie miasta Ostrzeszów, przebieg podstawowy w maksymalnym stopniu uwzględniający zapisy „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów” w tym zakresie.

- **gmina Kobyla Góra**

Urząd Gminy w Kobylej Górze nie dostarczył „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kobyla Góra” z planowanym przebiegiem drogi ekspresowej S11. Równocześnie Urząd Gminy w Kobylej Górze akceptuje podstawowy przebieg drogi ekspresowej S11 wg opracowywanego „Studium techniczno - ekonomicznego drogi ekspresowej S11”.

- **gmina Kępno**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy w zasadzie nie odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kępno”.

- **gmina Baranów**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Baranów”.

Odstępstwo przebiegu drogi ekspresowej dotyczy terenu całej gminy Baranów.

Nowy przebieg wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań został zaakceptowany przez Urząd Gminy w Baranowie i przez Starostwo Powiatowe w Kępnie.

- **gmina Łęka Opatowska**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Łęka Opatowska”.

Odstępstwo przebiegu drogi ekspresowej dotyczy terenu całej gminy Łęka Opatowska.

Nowy przebieg wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań został zaakceptowany przez Urząd Gminy w Łęka Opatowska i przez Starostwo Powiatowe w Kępnie.

- **gmina Byczyna**

Przebieg drogi ekspresowej na terenie gminy odbiega od wyznaczonego w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Byczyna”.

Odstępstwo przebiegu drogi ekspresowej od ww. „Studium” występuje w północnej części gminy Byczyna.

Dodatkowo dla drogi krajowej nr 11 został opracowany w 2002 r. „Program dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa opolskiego”, dotyczący wschodniej obwodnicy miejscowości Siemianice i Kostów.

Obecny przebieg drogi ekspresowej na odcinku Poznań – województwo opolskie odbiega od ww. opracowania.

Nowy przebieg wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Poznań nie został zaakceptowany przez Urząd Gminy w Byczynie i Starostwo Powiatowe w Kluczborku na odcinku od km 458+000 do km 460+000 w rejonie miejscowości Kostów natomiast został zaakceptowany na pozostałym odcinku. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu zaakceptowała przebieg na całym odcinku.

4.8. Rozpatrywane warianty przebiegu drogi ekspresowej S11 na terenie gmin

W trakcie opracowywania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi.S11” oprócz przebiegu podstawowego (wariant I) rozpatrywane były dodatkowe warianty przebiegu drogi ekspresowej S11 na następujących odcinkach:

- 1) Odcinek w rejonie Brodowa (gm. Środa Wlkp.)
- 2) Obwodnica Nowego Miasta n. Wartą
- 3) Odcinek Łaszew – Kuczków (gm. Pleszew)
- 4) Odcinek w rejonie Przygodzic
- 5) Odcinek w rejonie Antonina i Niedźwiedzia (gm. Przygodzice i Ostrzeszów)
- 6) Odcinek Ostrzeszów – Turze (gm. Ostrzeszów i Kobyła Góra)
- 7) Odcinek Baranów – Słupia pod Kępem (gm. Baranów)
- 8) Odcinek Łęka Opatowska – Byczyna

4.8.1 Odcinek w rejonie Brodowa (gm. Środa Wlkp.)

- **Wariant II – maksymalne wykorzystanie istniejącej drogi krajowej**

Na odcinku od km 315+500 do km 321+019 adaptuje się istniejący przebieg drogi krajowej do parametrów drogi ekspresowej.

Rozwiązanie wg tego wariantu nie zostało zaakceptowane przez Urząd Miasta i Gminy w Środzie Wlkp. oraz przez Starostwo Powiatowe w Środzie Wlkp. Rozwiązanie z wykorzystaniem istniejącej drogi krajowej nie zostało również zaakceptowane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu.

Na odcinku od km 317+192 (koniec koncepcji programowej wg opracowania Euro-Alians) do km 318+587 zakłada się dobudowę drugiej jezdni po stronie wschodniej (strona lewa).

Ze względu że wariant nie uzyskał akceptacji władz samorządowych i Konserwatora Zabytków w Poznaniu nie analizowano i opisano szczegółowo rozwiązań wg tego wariantu.

4.8.2 Obwodnica Nowego Miasta n. Wartą

- **Wariant II – zgodnie z planem zagospodarowania**

Przebieg drogi ekspresowej wg tego wariantu na terenie gminy jest zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowe Miasto n. Wartą”.

Po zapoznaniu się z wariantami przebiegu drogi ekspresowej S11 Urząd Gminy odstąpił od zapisów zawartych w tym zakresie w „Studium uwarunkowań i kierunków”.

Ponieważ wariant II nie uzyskał akceptacji władz samorządowych i Nadleśnictwa Jarocin nie analizowano i opisano szczegółowo rozwiązań wg tego wariantu.

4.8.3 Odcinek Łaszew – Kuczków (gm. Pleszew)

- **Wariant II – zgodny (w części) z planem zagospodarowania gminy Pleszew, stowarzyszeniem gmin Gołuchów, Pleszew i Starostwa Powiatowego**

Przebieg drogi ekspresowej wg tego wariantu w części południowej gminy jest częściowo zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Pleszew” na odcinku od węzła „Łaszew” do km 372+000 (połączenie z istniejącą drogą krajową nr 11.

Wariant ten proponowany jest przez Starostwo Powiatowe w Pleszewie i gminy Gołuchów, Pleszew z jednoczesną propozycją węzła w rejonie miejscowości Kuczków i nowego przebiegu drogi krajowej nr 12 na odcinku Kuczków – Kalisz.

Pracownia Projektowa przeanalizowała proponowany powyższy przebieg drogi krajowej nr 11 Pleszew – Ostrów Wlkp. oraz przebieg wg „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Pleszew”. Wariant II jest skorygowanym przebiegiem planowanej drogi ekspresowej w celu ograniczenia do minimum zakresu wyburzeń i pozostawienia istniejącej drogi krajowej nr 11 dla obsługi przyległego terenu.

4.8.4. Wnioskowany nowy odcinek drogi krajowej nr 12 Kuczków (Pleszew) – Kalisz.

Na posiedzeniu Zespołu Oceny Projektów Inwestycyjnych w dniu 29 sierpnia 2005 oraz wcześniejszej korespondencji władze samorządowe gminne i powiatowe domagają się nowego przebiegu drogi krajowej nr 12 na odcinku od miasta Pleszewa do miasta Kalisza. Na posiedzeniu tym Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych zalecił pokazanie tego przebiegu w studium techniczno ekonomicznym drogi S11.

Urząd Gminy w Gołuchowie i Starostwo Powiatowe w Pleszewie uzasadnia nowy przebieg drogi krajowej nr 12 na odcinku od dodatkowego węzła „Kuczków” na planowanej drodze ekspresowej S11 do miasta Kalisza:

1. Proponowany nowy przebieg drogi krajowej nr 12, jest powrotem do koncepcji przebiegu drogi krajowej z końca lat 70 ubiegłego wieku, z modyfikacją pozwalającą ominąć miejscowość Kościelna Wieś.

2. Nowy przebieg pozwoli ominąć wszystkie miejscowości znajdujące się na istniejącej drodze krajowej nr 12: Brzeziny, Bielawy, Gołuchów, Kuchary i Kościelną Wieś zlokalizowanych na długości 20,5 km drogi krajowej.
3. Wyeliminowanie ruchu tranzytowego przez ww. miejscowości znacznie poprawi bezpieczeństwo mieszkańców i uczestników ruchu.
4. W tych rolniczych miejscowościach trudno jest rolnikom przejechać przez drogę krajową nr 12 o dużym ruchu w okresie prac polowych.
5. Ze względu na wąski pas drogowy w miejscowościach i istniejącą zwartą zabudowę brak jest możliwości wykonania znacznie poprawiających bezpieczeństwo lewoskrętów przy skrzyżowaniach z drogami powiatowymi.
6. Istniejąca droga krajowa nr 12 przebiega przez centrum wsi Gołuchów, w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowo – parkowego. Przecina obszar chronionego krajobrazu w jego najcenniejszej części.
7. Wieś Gołuchów jako podstawowy ośrodek gminny pełni funkcję turystyczno – wypoczynkową.
8. Wieś Gołuchów jest głównym ośrodkiem turystyczno – wypoczynkowym w południowej Wielkopolsce a obecna droga krajowa nr 12 przebiega przez jego centrum w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego zespołu pałacowo – parkowego, przecinając dodatkowo obszar chronionego krajobrazu w jego najcenniejszej części.
9. O walorach turystyczno – wypoczynkowych miejscowości stanowią:
 - położenie na terenie obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Rzeki Ciemnej” ustalonego uchwałą Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kaliszu z dnia 27.04.1990 r. Nr XVII/111/90,
 - zbiornik retencyjno – rekreacyjny „Gołuchów” na rzece Ciemnej,
 - występowanie lasów masowego wypoczynku,
 - ponadprzeciętne walory turystyczne (Muzeum Narodowe – Zamek, Ośrodek Kultury Leśnej z arboretum – największym ogrodzie dendrologicznym w Polsce, zagroda Żubrów).
 - ostoja ptaków błotnych,
 - infrastruktura turystyczna (restauracje, sezonowe obiekty gastronomiczne – handlowe, parkingi, miejsca noclegowe itp.).

Dotychczasowy przebieg drogi krajowej stanowi duże zagrożenia dla mieszkańców wsi, turystów oraz dla zabytkowych obiektów i parku dendrologicznego.

Urząd Gminy w Gołuchowie i Starostwo Powiatowe w Pleszewie postulują o podjęcie prac studialnych i koncepcyjnych nad nowym przebiegiem drogi krajowej nr 12 na odcinku od miasta Pleszewa do miasta Kalisza.

Do Dyrektora Naczelnej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Poznaniu z wnioskiem o opracowanie „Studium techniczno - ekonomicznego drogi krajowej nr 12 na odcinku od miasta Pleszewa (dodatkowy węzeł „Kuczków” na S11) do miasta Kalisza wystąpiły: Urząd Gminy w Gołuchowie, Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew i Starostwo powiatowe w Pleszewie.

Nowy przebieg drogi krajowej nr 12 na odcinku od dodatkowego węzła „Kuczków” na drodze S11 do miasta Kalisza stanowi odcinek o długości około 20,0 km.

Pracownia Projektowa załącza w niniejszym „Studium drogi S11” proponowany przez ww. Urzędy przebieg drogi krajowej nr 12 od planowanego węzła „Kuczków” do miasta Kalisza na mapie topograficznej w podziałce 1:20 000.

Stanowisko Pracowni Projektowej: Pracownia nie neguje konieczności przeanalizowania przebiegu drogi krajowej nr 12 na odcinku Pleszew – Kalisz. Jednak w celu podjęcia decyzji przez GDDKiA o zmianie przebiegu drogi krajowej nr 12 na odcinku Pleszew – Kalisz konieczne jest opracowanie w zakresie „Studium techniczno - ekonomicznego dla tego odcinka drogi.

W ramach opracowywanego „Studium drogi ekspresowej S 11”, Pracownia nie może opracować Studium techniczno - ekonomicznego przebiegu drogi krajowej nr 12 na odcinku Pleszew – Kalisz gdyż opracowanie to wykracza poza zakres opracowania „Studium techniczno ekonomicznego przebiegu drogi ekspresowej S 11”.

4.8.5 Odcinek w rejonie Przygodzic

- **Wariant II – zgodny z planem zagospodarowania przestrzennego i koncepcją opracowaną w 1991 r**

Przebieg drogi ekspresowej wg tego wariantu na terenie gminy jest zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Przygodzice” i „Koncepcją programową obwodnicy Ostrowa Wlkp. opracowaną przez Transprojekt – Poznań w 1991 roku.

Po zapoznaniu się z wariantami przebiegu drogi ekspresowej S11 Urząd Gminy odstąpił od zapisów zawartych w tym zakresie w „Studium uwarunkowań i kierunków”.

Ponieważ wariant II nie uzyskał akceptacji władz samorządowych nie analizowano i opisano szczegółowo rozwiązań wg tego wariantu.

4.8.6. Odcinek w rejonie Antonina i Niedźwiedzia (gm. Przygodzice i Ostrzeszów)

- **Wariant II**

W km 411+114 planowana droga ekspresowa wyłącza się z istniejącej drogi krajowej nr 11 i przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Taki przebieg drogi ekspresowej wymaga wyburzenia siedmiu siedlisk w rejonie miejscowości Niedźwiedź. Połączenie istniejącej zabudowy wsi Marydół i Niedźwiedź zaproponowano po przez nowy odcinek drogi przebiegający w drugim poziomie pod linią kolejową. Rozwiązanie to nie uzyskało akceptacji Burmistrza Miasta i Gminy Ostrzeszów jako nie zgodny z planami miejscowymi i studium oraz naruszający tereny zabudowane.

- **Wariant III – zgodny ze studium gm. Ostrzeszów**

Przebieg drogi ekspresowej wg tego wariantu na terenie gminy jest w zasadzie zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Ostrzeszów”. Urząd Miasta i Gminy w Ostrzeszowie utrzymuje konieczność zachowania przebiegu według ww. „Studium uwarunkowań”. Zdaniem Pracowni Projektowej nie jest możliwe przeprowadzenie drogi ekspresowej przez miejscowość Niedźwiedź po istniejącej drodze krajowej nr 11 ze względu na istniejącą zabudowę.

W związku ze stanowiskiem Urzędu Miasta i Gminy w Ostrzeszowie zabudową Pracownia Projektowa zaproponowała przebieg drogi ekspresowej z ominięciem tej zabudowy po zachodniej stronie. Droga S 11 przebiega po terenach leśnych. Równolegle do istniejącej drogi krajowej która będzie wykorzystana do ruchu lokalnego.

Rozwiązanie to nie jest korzystne ponieważ:

- wydłuży drogę ekspresową S11 od miejscowości Antonin do włączenia się w istniejącą drogę krajową w km 418+429 o 0,30 km tj. o 5,5% w stosunku do przebiegu podstawowego.
- zwiększa koszty budowy i koszty transportu jest wobec tego rozwiązaniem technicznie, i ekonomicznie nie uzasadnione.
- rozwiązanie to dzieli dodatkowo tereny rolnicze, leśne i nie wykorzystuje już raz dokonanego podziału gruntów w czasie budowy linii kolejowej,

- przebieg drogi ekspresowej i lokalizacja węzła „Niedźwiedź” w pobliżu miejscowości Niedźwiedź w dalszym ciągu jest uciążliwa dla istniejącej zabudowy. Jest to równocześnie niewłaściwe rozwiązanie przestrzenne.

4.8.7. Odcinek Ostrzeszów – Turze (gm. Ostrzeszów i Kobyla Góra)

- **Wariant II w rejonie miejscowości Ostrzeszów i Turze**

Wariant ten zaproponowany przez Pracownię Projektową nie jest akceptowany przez Urząd Miasta i Gminy Ostrzeszów, Urząd Gminy Kobyla Góra i Starostwo Powiatowe w Ostrzeszowie. Jedynym zastrzeżeniem do tego wariantu przedstawionym przez ww. Urzędy jest brak zgodności ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin Ostrzeszów i Kobyla Góra. Wariant ten ma płynny przebieg w rejonie wsi Olszyna km 426+000 odpowiedni do wymogów drogi ekspresowej.

W km 433+725 na granicy gmin, zlokalizowany jest węzeł „Turze” z włączeniem istniejącej drogi krajowej nr 11. Odcinek istniejącej drogi krajowej nr 11 od km 420+040 do granicy gminy z dalszym przedłużeniem do drogi powiatowej nr 5678P Bralin – Torzeniec zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami. Adaptowana dla ruchu lokalnego droga krajowa nie wymaga przebudowy istniejących skrzyżowań.

Proponowany przebieg wg wariantu II od km 426 +000 do km 433+000 zdaniem Urzędów Gmin narusza tereny o bardzo dużych walorach przyrodniczych. W trakcie opracowania „Studium drogi.S11.....” zespół przyrodniczy przebadał planowany przebieg drogi ekspresowej wg wariantu II i nie potwierdził argumentu o bardzo dużych walorach przyrodniczych. Dodatkowo zespół nie stwierdził pomiędzy wariantami większych różnic z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego.

Ze względu na ochronę zróżnicowanego krajobrazu polnego, równoważny (a nie korzystniejszy) jest wariant II w stosunku do wariantu podstawowego. O wyborze wariantu powinny decydować tylko względy techniczne.

- **Wariant III w rejonie miejscowości Ostrzeszów**

W celu przeprowadzenia drogi ekspresowej w większej odległości od miasta Ostrzeszowa i pozostawienia części zabudowy wsi Rojów po (stronie miasta) wschodniej stronie drogi ekspresowej rozpatrywano przebieg wg wariantu III. Wariant ten wymaga budowy nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 449 Syców – Ostrzeszów na długości

około 1,50 km. Nowy przebieg drogi wojewódzkiej przecina tereny zainwestowane wsi Rojów. Proponowany przebieg wg tego wariantu wraz z lokalizacją węzła i podłączeniem do węzła wsi Rojów znajdującej się po zachodniej stronie planowanej drogi ekspresowej nie uzyskał akceptacji władz samorządowych. W związku z powyższym nie analizowano i nie opisano szczegółowo rozwiązań wg tego wariantu.

4.8.8. Odcinek Baranów – Słupia pod Kępem (gm. Baranów)

- **Wariant II – zgodnie ze „Studium uwarunkowań...” i koncepcją programową opracowaną w 2001 roku.**

Przebieg drogi ekspresowej wg wariantu II na terenie gminy uwzględnia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Baranów” i opracowaną w 2001 r. „Koncepcję programową budowy obwodnicy miasta Kępna w ciągu drogi krajowej nr 11”, wykonanej przez Zakład Projektowania DROMOST w Poznaniu.

Wariant II przebiegu drogi ekspresowej opracowany przez Pracownię Projektową jest kontynuacją ww. koncepcji programowej od km 447+175. Planowana droga ekspresowa omija od strony zachodniej tereny zainwestowane miejscowości Słupia pod Kępem. Na dalszym odcinku ma wspólny przebieg z rozwiązaniem podstawowym.

Przebieg wg tego rozwiązania ma następujące wady:

- wydłuża drogę ekspresową S11 o 1,69 km w stosunku do przebiegu podstawowego,
- rozwiązanie to dzieli dodatkowo tereny rolnicze i nie wykorzystuje już raz dokonany podział gruntów w czasie budowy linii kolejowej, jest więc przestrzennie nie uzasadnione.
- zwiększa koszty budowy i koszty transportu jest wobec tego rozwiązaniem technicznie, ekonomicznie nie uzasadnionym.

Ze względu na to, że wariant nie uzyskał akceptacji władz samorządowych nie analizowano i nie opisano szczegółowo rozwiązań wg tego wariantu.

4.8.9. Odcinek Łęka Opatowska – Byczyna

Przebieg drogi ekspresowej S11 przez południowy teren gminy Łęka Opatowska zaproponowano w ujęciu wariantowym, które wynika z wcześniejszych rozwiązań opracowanych na terenie gminy Byczyna.

Dodatkowe warianty II i III na terenie gminy Łęka Opatowska nie uzyskały akceptacji władz samorządowych tj. Urzędu Gminy w Łęce Opatowskiej i Starostwa Powiatowego w Kępnie.

- **Wariant II zgodny ze „Studium uwarunkowań...” i „Programem dostosowania drogi krajowej nr 11 do drogi ekspresowej...”**

Przebieg wariantowy przez teren gminy Byczyna uwarunkowany jest istniejącą zabudową w miejscowości Kostów po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej nr 272 Kłuczbork – Poznań.

Wariant II zasadniczo zgodny ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Byczyny” oraz z rozwiązaniem zaproponowanym w 2002 r. w „Programie dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na terenie województwa opolskiego”. dotyczącą wschodniej obwodnicy miejscowości Siemianice i Kostów.

Z uwagi na protesty mieszkańców siedmiu zabudowań zlokalizowanych po stronie zachodniej linii kolejowej, na planowanym podstawowym przebiegu drogi ekspresowej opracowano wariant II. Zdaniem Pracowni Projektowej przedmiotowa zabudowa stanowi niewielką wartość techniczną. W przypadku odsunięcia się w czasie realizacji drogi ekspresowej wartość techniczna tych zabudowań będzie jeszcze mniejsza.

W celu ominięcia siedmiu zabudowań protestujących mieszkańców Kostowa, Urząd Miasta i Gminy Byczyna zaproponował przejście drogą ekspresową z wykorzystaniem rozwiązania z 2002 roku. Rozwiązanie to miało inne uwarunkowania na granicy województw – zakładało adaptację przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 11 na terenie wielkopolski oraz uwzględnienie wcześniej opracowanej i uzgodnionej obwodnicy Siemianic i Kostowa.

Wariant II jest obecnie technicznie, ekonomicznie nie uzasadniony. Dyskusyjne pozostaje również lokalne powiązanie Siemianic i Kostowa z miastem Byczyna.

- **Wariant III**

Z inicjatywy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, w dniu 29 sierpnia 2005 roku odbyło się spotkanie z mieszkańcami, których posesje kolidują z planowanym podstawowym przebiegiem drogi ekspresowej S11 wzdłuż linii kolejowej nr 272 Kłuczbork – Poznań w miejscowości Kostów.

W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, Urzędu Miejskiego w Byczynie z zainteresowanymi mieszkańcami.

W wyniku konsultacji społecznych GDDKiA Oddział w Opolu zaproponował rozpatrzenie przebiegu drogi ekspresowej omijającej zabudowania w rejonie stacji kolejowej Kostów.

Na spotkaniu postanowiono opracować dodatkowy wariant przebiegu drogi ekspresowej S11 po zachodniej stronie linii kolejowej w oddaleniu od niej z ominięciem siedmiu zabudowań wsi Kostów zlokalizowanych po zachodniej stronie linii kolejowej nr 272.

Po uzyskaniu informacji z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu z Urzędem Miejskim w Byczynie i zainteresowanych mieszkańców Kostowa o ustaleniach, Pracownia Projektowa opracowała wariant III. Wariant ten w zasadzie przebiega wyłącznie na terenie gminy Byczyna, po za niewielkim odcinkiem włączenia do przebiegu podstawowego na terenie gminy Łęka Opatowska.

Przebieg drogi ekspresowej wg wariantu III umożliwia połączenie istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą ekspresową S11 w węźle „Piaski” w km 449+601 i w odległym o 17,423 km w węźle „Byczyna” w km 467+064.

Zalety wariantu III

- rozwiązanie pozwala zachować istniejące zabudowania (siedem posesji) w miejscowości Kostów po zachodniej stronie linii kolejowej nr 272.
- rozwiązanie wg wariantu III pod względem długości jest porównywalne z przebiegiem podstawowym.

Przebieg wg wariantu III ma następujące wady:

- rozwiązanie to dzieli dodatkowo tereny rolnicze.
- Jest niekorzystny w porównaniu z przebiegiem podstawowym gdyż nie wykorzystuje już raz dokonanych podziałów gruntów w czasie budowy linii kolejowej,
- planowana droga ekspresowa w rejonie węzła „Kostów” oddala się do istniejącej drogi krajowej nr 11 co utrudni dostęp do drogi ekspresowej z miejscowości Siemianice i Kostów wraz z obsługą przyległego terenu,
- przebieg drogi ekspresowej po nowym terenie bez uzasadnienia technicznego i przestrzennego ingeruje w istniejące użytkowanie terenu.
- lokalizacja najbliższych: węzłów „Piaski” (gmina Baranów) i „Byczyna” (gmina Byczyna) oraz brak dostatecznie bliskiego włączenia do istniejącej drogi krajowej nr 11

w miejscowości Kostów, uniemożliwi etapowanie budowy drogi ekspresowej na terenie województwa wielkopolskiego i opolskiego. W związku z powyższym konieczne będzie wybudowanie całego odcinka o długości 18,7 km od węzła „Piaski” w km 449+601 do włączenia się do istniejącej drogi krajowej w km 468+328 (istn. km 476+585) za węzłem „Byczyna”.

- przed podjęciem decyzji o przebiegu drogi ekspresowej wg wariantu III należy przeprowadzić konsultacje społeczne z rolnikami wsi Ciecierzyn i Polanowice.

Rozwiązanie według tego wariantu nie uzyskało akceptacji Starostwa Powiatowego w Kłuczborku

4.9. Zakładane usytuowanie drugiej jezdni, z wykorzystaniem istniejącej drogi krajowej

Opis stanowiący integralną część opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11” od km 314+520 na skrzyżowaniu istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września z zakończeniem na granicy województwa wielkopolskiego i opolskiego.

- **gmina Kórnik**

Dobudowa drugiej jezdni na terenie gminy od węzła „Kórnik 1” km 320+132 przewidziana jest po stronie wschodniej istniejącej drogi krajowej (strona lewa drogi) gdyż takie rozwiązanie zostało przyjęto przy projektowaniu i budowie obwodnicy miasta Kórnik w połowie lat 70 – tych. Istniejąca jezdnia posiada przechylkę jednostronną skierowaną w kierunku miasta Kórnik.

Usytuowanie drugiej jezdni od km 314+520 (na terenie gminy Środa Wlkp.) objęte opracowaniem „Studium techniczno-ekonomiczne drogi S-11”.

- **gmina Środa Wlkp.**

Dobudowa drugiej jezdni na terenie gminy od węzła „Kórnik 2” przewidziana jest po stronie zachodniej istniejącej drogi krajowej (strona prawa drogi) do km 315+600. Jest to korzystne dla przejścia przez teren gminy Środa Wlkp. gdyż minimalizuje kolizje z istniejącą zabudową. Na pozostałym odcinku droga przebiega po nowym terenie do granicy kompleksu leśnego. Przez teren kompleksu leśnego dobudowa drugiej jezdni przewidziana jest po stronie wschodniej (lewej) w nawiązaniu do usytuowania na terenie gminy Krzykosy.

- **gmina Krzykosy**

Dobudowa drugiej jezdni na terenie całej gminy Krzykosy przewidziana jest po stronie wschodniej (lewej). Lokalizacja projektowanej jezdni po stronie wschodniej istniejącej drogi krajowej nr 11 nie koliduje z istniejącym i planowanym zainwestowaniem.

- **gmina Nowe Miasto n. Wartą**

Dobudowa drugiej jezdni przewidziana jest na krótkim odcinku od km 336+271 do km 338+065 po zachodniej stronie. Lokalizacja projektowanej jezdni po stronie zachodniej istniejącej drogi krajowej nr 11 przebiega po gruntach rolnych i nie koliduje z istniejącym i planowanym zainwestowaniem.

- **gmina Jarocin**

Na terenie gminy Jarocin nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Kotlin**

Na terenie gminy Kotlin nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Pleszew**

Na terenie gminy Pleszew nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Gołuchów**

Na terenie gminy Gołuchów nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Ostrów Wlkp.**

Dobudowa drugiej jezdni przewidziana jest w północnej części gminy na krótkim odcinku od km 380+890 do km 382+700 po zachodniej stronie, natomiast na odcinku km 382+700 do km 384+193 i od km 388+470 do km 389+842 po wschodniej stronie. Lokalizacja projektowanej jezdni po stronie zachodniej i wschodniej istniejącej drogi krajowej

nr 11 przebiega po gruntach rolnych, leśnych i nie koliduje z istniejącym i planowanym zainwestowaniem.

- **miasto Ostrów Wlkp.**

Na terenie miasta Ostrów Wlkp. nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Przygodzice**

Dobudowę drugiej jezdni na terenie południowej części gminy Przygodzice przewiduje się po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 11. Wykorzystanie istniejącej drogi krajowej przewiduje się na niewielkiej długości od km 408+588 do km 410+542. Lokalizacja drugiej jezdni przebiega po terenach leśnych.

- **gmina Ostrzeszów**

Dobudowę drugiej jezdni na terenie północnej części gminy Ostrzeszów przewiduje się po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 11. Wykorzystanie istniejącej drogi krajowej przewiduje się na niewielkiej długości od km 417+428 do km 420+106. Lokalizacja drugiej jezdni przebiega po terenach leśnych.

- **gmina Kępno**

Dobudowę drugiej jezdni na terenie północnej części gminy Kępno przewiduje się po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 11. Wykorzystanie istniejącej drogi krajowej przewiduje się na niewielkiej długości od km 434+977 do km 437+129. Lokalizacja drugiej jezdni przebiega po terenach leśnych.

- **gmina Baranów**

Na terenie gminy Baranów nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Łęka Opatowska**

Na terenie gminy Łęka Opatowska nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

- **gmina Byczyna**

Na terenie miasta Ostrów Wlkp. nie przewiduje się wykorzystania istniejącej drogi krajowej przy dostosowaniu do parametrów drogi ekspresowej.

4.10. Lokalizacje węzłów

Opis stanowiący integralną część opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11” od km 314+520 na skrzyżowaniu istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września z zakończeniem na terenie województwa opolskiego.

- **miasto Poznań**

⇒ km 287+884 węzeł „Krzesiny” (W-1) na autostradzie A2 na terenie miasta Poznania w ciągu ulicy Bolesława Krzywoustego.

- **gmina Kórnik**

⇒ km 291+624 węzeł „Koninko” (W-2) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 433, węzeł „Koninko” – Swarzędz i drogą powiatową nr 2489P węzeł „Koninko” – Szczytniki.

⇒ km 293+202 węzeł „Gądko” (W-3) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 2477P węzeł „Gądko” – Robakowo- Szczydrzykowwo i projektowaną drogą gminną Jaryszki – Gądko.

⇒ km 299+705 węzeł „Kórnik 1” (W-4) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z docelowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 434 Śrem – Kórnik i planowanym połączeniem Kórnik - węzeł „Kleszczewo” na autostradzie A2.

⇒ km 302+132 węzeł „Kórnik 2” (W-5) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z drogą gminną nr 2014P Kórnik – Pierzchno i z ulicą Średzką w Kórniku.

- **gmina Środa Wlkp.**

⇒ km 302+132 węzeł „Żabikowo” (W-6) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 3720P węzeł „Żabikowo” – ulica Kórnicka w Środzie Wlkp.

Węzły od km 314+520 (na terenie gminy Środa Wlkp.) objęte opracowaniem „Studium techniczno-ekonomiczne drogi S11”.

Węzły drogowe zaplanowano z uwzględnieniem wymiany ruchu dla wszystkich relacji.

⇒ km 316+816 węzeł „Kijewo” (W-7) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z planowaną obwodnicą Środy Wlkp. w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września, na granicy miasta i gmina Środa Wlkp.

- **gmina Krzykosy**

⇒ km 323+234 węzeł „Miąskowo” (W-8) na przebiegu drogi ekspresowej po skorygowanej istniejącej drodze nr 11, na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 15 Miąskowo – Września – Gniezno i planowanym połączeniem drogą gminną nr 0120P z drogą powiatową nr 3676P Sulęcinek – Murzynówko.

⇒ km 329+569 węzeł „Krzykosy” (W-9) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z drogami powiatowymi nr 3671P Krzykosy – Kijewo i nr 3677P Krzykosy – Orzechowo.

Węzeł ten zapewnia dojazd do miejscowości Krzykosy i terenów zlokalizowanych pomiędzy dużym kompleksem leśnym i rzeką Wartą.

- **gmina Nowe Miasto n. Wartą**

⇒ km 334+315 węzeł „Nowe Miasto” (W-10) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 436 Pyszaca – Książ Wielkopolski – Nowe Miast nad Wartą.

- **gmina Jarocin**

⇒ w km 340+435 węzeł „Mieszków” (W-11) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu drogą powiatową nr 2907P Radliniec – Dębno – Mieszków. Przyjęta lokalizacja węzła wymaga korekty przebiegu ww. drogi powiatowej.

⇒ km 348+017 węzeł „Jarocin” (W-12) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 443 Jarocin – Tuliszków oraz łącznikiem – połączenie z istniejącymi drogami krajowymi nr 11 i 15.

⇒ km 353+183 węzeł „Witaszyce” (W-13) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13146 Wola Książęca – Witaszyce.

- **gmina Kotlin**

⇒ km 356+010 węzeł „Twardów” (W-13-14) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13148 Twardów – Wyszki. Jest to węzeł wariantowy dla węzłów „Witaszyce” (W-13) i „Kotlin” (W-14).

⇒ km 359+467 węzeł „Kotlin” (W-14) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13150 Sławoszew – Kotlin.

- **gmina Pleszew**

⇒ km 365+029 węzeł „Pleszew” (W-15) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13311 Skrzypnia (Koszkwy) – Kowalew.

⇒ km 369+736 węzeł „Łaszew” (W-16) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na planowanym nowym odcinku drogi krajowej nr 12 Pleszew – Kalisz.

- **gmina Gołuchów**

Na terenie gminy Gołuchów nie przewiduje się węzłów.

- **gmina Ostrów Wlkp.**

⇒ km 381+207 węzeł „Sobótka” (obiekt W-17) na przebiegu drogi ekspresowej po istniejącej drodze krajowej nr 11, na krzyżowaniu z istniejącą drogą powiatową nr 13327 Grudzielec Nowy – Sobótka – Karsy.

⇒ km 385+288 węzeł „Górzno” (W-18) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13285 Pruszków – Górzno – Bniew.

⇒ km 390+287 węzeł „Franklinów” (W-19) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13333 Franklinów – Ociąż i który również będzie zapewniał wjazd do miasta Ostrów Wlkp. z kierunku północnego.

- **miasto Ostrów Wlkp.**

⇒ km 395+510 węzeł „Ostrów Wlkp.” (W-20) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą krajową nr 25 Kalisz – Ostrów Wlkp. – Oleśnica, planuje się węzeł typu „koniczyna”.

W celu podłączenia łącznic węzła typu „koniczyna” na węźle należy wprowadzić jezdnie zbiorczo-rozprowadzające po obu stronach drogi ekspresowej.

Przewiduje się etapowanie realizacji węzła.

⇒ km 399+582 węzeł „Pruślin” (W-21) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie. Węzeł zlokalizowany jest na granicy miasta i gminy oraz na krzyżowaniu się z planowanym przedłużeniem ulicy Paderewskiego, która stanowi średnicową obecnych i planowanych terenów inwestycyjnych na obszarze miasta i gminy.

Starostwo Powiatowe i Urząd Gminy w Ostrowie Wlkp. domaga się zlokalizowania węzła „Pruślin” przy drodze powiatowej nr 13210 Ostrów Wlkp. – Ołobok. Odległość pomiędzy węzłami „Ostrów Wlkp. i „Pruślin” będzie jednak zbyt mała (około 3,1 km) i niezgodna z warunkami technicznymi.

Proponowana lokalizacja węzła „Pruślin” jest korzystna dla obsługi przyszłych terenów inwestycyjnych miasta i gminy zlokalizowanych wzdłuż planowanej na granicy ulicy Paderewskiego.

- **gmina Przygodzice**

⇒ km 408+115 węzeł „Przygodzice” (W-22) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą krajową nr 11 który będzie obsługiwał szczególnie południowe tereny gminy Przygodzice.

Wskazano również wariantową lokalizację węzła „Przygodzice” w km 407+190 na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13435 Przygodzice – Przygodziczki - Strzyżew.

⇒ km 413+501 węzeł „Antonin” (W-23) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu ze skorygowanym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 447 Antonin – Grabów nad Prosną, na odcinku włączenia do węzła „Antonin” i na krzyżowaniu ze skorygowanym przebiegiem drogi krajowej nr 25 na odcinku Antonin – węzeł „Antonin”. Rozwiązanie to umożliwia bezpośrednie połączenie z drogą ekspresową drogi krajowej nr 25 i drogi wojewódzkiej nr 447, po za obszarem zabudowanym.

Zaproponowano wariantową lokalizację węzła „Antonin w km 411+187 na krzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 11 w rejonie istniejącego wiaduktu nad linią kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań.

- **gmina Ostrzeszów**

- ⇒ km 420+621 węzeł „Ostrzeszów” (W-24) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą krajową nr 11 stanowi wjazd do miasta Ostrzeszowa z kierunku północnego i początek planowanej obwodnicy wschodniej miasta Ostrzeszowa.
- ⇒ km 424+629 węzeł „Rojów” (W-25) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z istniejącą drogą wojewódzką nr 449 Syców – Ostrzeszów.
- ⇒ km 430+924 węzeł „Kochłowy” (W-26) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, stanowi koniec planowanej obwodnicy miasta Ostrzeszowa. Przewiduje się włączenie do ww. węzła istniejącej drogi krajowej nr 11.

- **gmina Kępno**

- ⇒ km 437+584 węzeł „Hanulin” (W-27) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, stanowi wjazd do miasta Kępna początek planowanej obwodnicy wschodniej miasta Kępna.
- ⇒ km 442+513 węzeł „Kępno” (W-28) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie. W pierwszym etapie łączy planowaną drogę ekspresową S11 z istniejącą drogą krajową nr 8 Syców – Kępno – Walichnowy. Docelowo węzeł typu koniczyna połączy drogę ekspresową S 11 z drogą ekspresową S8 Wrocław – Kępno – Sieradz.

- **gmina Baranów**

- ⇒ km 445+075 węzeł „Jankowy” (W-29) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z planowanym nowym przebiegiem drogi krajowej nr 39 Brzeg – Namysłów – Kępno, na obszarze gminy Baranów. Rozwiązanie to zapewnia dostęp do drogi ekspresowej po przez węzeł miejscowości Jankowy i Baranów zapewniając równocześnie połączenie tych miejscowości po za obszarem zabudowanym.

- **gmina Łęka Opatowska**

⇒ km 449+641 węzeł „Piaski” (W-30) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na granicy gmin Baranów i Łęka Opatowska na krzyżowaniu z drogą krajową nr 11.

- **gmina Byczyna**

⇒ km 459+069 węzeł „Kostów” (W-31) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13020, która połączy planowaną drogą ekspresową S11 z istniejącą drogą krajową nr 11. Węzeł zlokalizowany jest na skorygowanym przebiegu drogi powiatowej omijającej zabudowę wsi Kostów.

⇒ km 467+064 węzeł „Byczyna” (W-32) na przebiegu drogi ekspresowej po nowym terenie, na krzyżowaniu z drogą powiatową nr 13010 zaproponowano wariantowo.

Rozwiązanie podstawowe z łącznicą które będzie miało powiązanie z planowaną obwodnicą miasta Byczyny w ciągu drogi wojewódzkiej nr 487 Byczyna – Gorzów Śląski – Olesno z drogą krajową nr 11 i miastem Byczyna oraz przez drogę powiatową z dzielnicą zachodnią przemysłową miasta Byczyna.

Węzeł „Byczyna” (W – 32A) zaproponowano jako rozwiązanie wariantowe typu „półkaro” pomiędzy planowaną drogą ekspresową i linią kolejową. Rozwiązanie to umożliwi prowadzenie drogi ekspresowej bliżej linii kolejowej.

Tab. 2.12. Wykaz projektowanych węzłów na drodze ekspresowej S11

<i>Lp.</i>	<i>Kilometr</i>	<i>Numer Węzła</i>	<i>Nazwa węzła</i>
1	291+624	W – 2	węzeł „Koninko”
2	293+202	W – 3	węzeł „Gądko”
3	299+705	W – 4	węzeł „Kórnik 1”
4	302+132	W – 5	węzeł „Kórnik 2”
5	311+108	W – 6	węzeł „Żabikowo”
6	316+816	W – 7	węzeł „Kijewo”
7	323+234	W – 8	węzeł „Miąskowo”
8	329+569	W – 9	węzeł „Krzykosy”
9	334+315	W – 10	węzeł „Nowe Miasto”
10	340+435	W – 11	węzeł „Mieszków”
11	348+017	W – 12	węzeł „Jarocin”
12	353+138	W – 13	węzeł „Witaszyce”
13	359+467	W – 14	węzeł „Kotlin”
14	365+029	W – 15	węzeł „Pleszew”
15	369+736	W – 16	węzeł „Łaszew”
16	381+207	W – 17	węzeł „Sobótka”
17	385+289	W – 18	węzeł „Górzno”
18	390+287	W – 19	węzeł „Franklinów”
19	395+510	W – 20	węzeł „Ostrów Wlkp.”
20	399+582	W – 21	węzeł „Pruślin”
21	408+115	W – 22	węzeł „Przygodzice”
22	413+501	W – 23	węzeł „Antonin”
23	420+597	W – 24	węzeł „Ostrzeszów”
24	424+619	W – 25	węzeł „Rojów”
25	430+747	W – 26	węzeł „Kochłowy”
26	437+560	W – 27	węzeł „Hanulin”
27	442+468	W – 28	węzeł „Kępno”
28	445+039	W – 29	węzeł „Jankowy”
29	449+601	W – 30	węzeł „Piaski”
30	459+044	W – 31	węzeł „Kostów”
31	467+074	W – 32	węzeł „Byczyna”

4.11. Skrzyżowania jednopoziomowe na istniejącej drodze krajowej przewidziane do przebudowy lub zamknięcia w ramach realizacji drogi ekspresowej.

Opis stanowiący integralną część opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11” od km 314+520 na skrzyżowaniu istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września z zakończeniem na granicy województwa wielkopolskiego i opolskiego.

- **miasto Poznań**

Na terenie miasta Poznania nie występują jednopoziomowe skrzyżowania.

- **gmina Kórnik**

⇒ km 290+070 (istn. km 290+072) istniejące skrzyżowanie stanowiące połączenie z ulicą Ostrowską i drogą dojazdową Krzesiny, Huby, Jaryszki. W związku z zakładaną likwidacją skrzyżowania, przewiduje się budowę dróg dojazdowych:

- po stronie wschodniej budowę drogi dojazdowej stanowiącej przedłużenie ulicy Ostrowskiej do drogi wojewódzkiej nr 433 węzeł „Koninko” – Swarzędz;
- po stronie zachodniej budowę drogi dojazdowej łączącej istniejącą drogę dojazdową z Jaryszek do drogi powiatowej nr 2489P i dalej do węzła „Gądky”.

⇒ km 291+360 (istn. km 291+376) istniejące skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 433 od drogi krajowej nr 11 do Swarzędza i od drogi krajowej nr 11 w kierunku miejscowości Szczytniki.

W związku z lokalizacją węzła „Koninko” konieczna jest likwidacja skrzyżowania.

⇒ km 293+202 (istn. km 292+931) istniejące skrzyżowanie stanowiące wjazd do miejscowości Gądky z istniejącej drogi krajowej nr 11 po przez drogę powiatową nr 2477P Gądky – Szczodrzykowo

W związku z lokalizacją węzła „Gądky” konieczna jest likwidacja skrzyżowania.

⇒ km 294+080 (istn. km 294+976) istniejące skrzyżowanie stanowiące dojazd do terenów przemysłowych i stacji kontenerowej w miejscowości Gądky. W związku z likwidacją skrzyżowania dojazd do tych terenów zostanie zapewniony przez węzeł „Gądky”.

⇒ km 294+980 (km 294+976) istniejące skrzyżowanie stanowiące połączenie nowym odcinkiem drogi powiatowej nr 2461P z miejscowością Borówiec i drogą gminną nr 2018P z miejscowością Robakowo. Istniejące skrzyżowanie zostało przebudowane wraz ze zmianą organizacji ruchu. Wyznaczono przebieg drogi powiatowej pod drogą ekspresową drogą ekspresową z wykorzystaniem istniejącego wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 272 Kluczbork – Poznań. Przebudowano istniejące zjazdy i wyjazdy na drogę ekspresową na prawoskręty. W ten sposób powstał węzeł bez nazwy.

⇒ km 297+317 (istn. km 297+375) istniejące skrzyżowanie stanowiące połączenie drogą gminną nr 2010P z miejscowością Borówiec (obserwatorium astronomiczne)

zlokalizowanym po wschodniej stronie drogi ekspresowej i miejscowością Skrzynki zlokalizowanej po zachodniej stronie. W miejscu skrzyżowania przewiduje się przekroczenie drogi ekspresowej wiaduktem. Dojazd zostanie zapewniony przez wjazd i wyjazd w km 294+980 (istn. km 294+976) lub przez węzeł „Kórnik 1”.

- ⇒ km 298+490 km (istn. 298+198) istniejące skrzyżowanie stanowiące połączenie drogą gminną nr 2012P z miejscowością Dziecmierowo zlokalizowanym po wschodniej stronie drogi ekspresowej i miejscowością Skrzynki zlokalizowanej po zachodniej stronie. Przekroczenie drogi ekspresowej przewiduje się w km 298+524 w drugim poziomie, pod modernizowaną drogą ekspresową. Dodatkowo przewidziano połączenie drogami dojazdowymi z węzłem „Kórnik 1” i miastem Kórnik.
- ⇒ km 299+805 (istn. km 299+795) istniejące skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 431 Mosina – Kórnik stanowiące wjazd i wyjazd z miasta Kórnik. Skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 431 w km 299+473 zostanie zamieniony na węzeł – „Kórnik 1”
- ⇒ km 300+930 (istn. km 300+928) istniejące skrzyżowanie z ulicą Dworcową stanowiące połączenie z miejscowością Dziecmierowo i miastem Kórnik. Przewiduje się likwidację skrzyżowania i zastąpienie przekroczeniem pod drogą ekspresową tunelem umożliwiającym przekroczenie dla pieszych, rowerzystów i samochodów osobowych.
- ⇒ km 301+600 (istn. km 301+604) istniejące skrzyżowanie stanowiące połączenie z ulicą Młyńska w Kórniku w pierwszym etapie przewiduje się do zamknięcia. Docelowo przewiduje się przekroczenie pod drogą ekspresową tunelem umożliwiającym przekroczenie dla pieszych, rowerzystów i samochodów osobowych.
- ⇒ km 302+132 (istn. km 302+255) istniejące skrzyżowanie z ulicą Średzką i drogą gminną nr 2014 do Pierzchna zostanie przebudowane na węzeł – „Kórnik 2”. Rozwiązanie to usprawni wyjazd z południowej części miasta i gminy w kierunku południowym województwa.

- **gmina Środa Wlkp.**

- ⇒ km 303+782 (istn. km 303+819) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3773P z Trzebisławek przewiduje się przebudowę z uwzględnieniem ruchu lokalnego oraz przekroczenie drogi ekspresowej wiaduktem,

- ⇒ km 306+316 (istn. km 306+306 i 306+487) istniejące skrzyżowania z drogą gminną 5549P i wjazd z Koszuty – Huby zastąpiono przejazdem na drogą ekspresową w km 306+316.
- ⇒ km 308+691 (istn. km 308+691) istniejące skrzyżowania z drogą powiatową nr 3773P z drogą gminną nr 5553P zastąpiono przejazdem dwupoziomowym w km 308+000 z uwzględnieniem ruchu lokalnego oraz kładkę dla pieszych w km 308+625,
- ⇒ km 310+379 (istn. km 310+379) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną 5553P Żabikowo – Słupia Wielka zastąpiono przejazdem na drogą ekspresową w km 310+258.
- ⇒ km 311+108 (istn. km 311+084) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3720P zastąpiono węzłem „Żabikowo” w km 311+108 stanowiącym wjazd do północnych części miasta Środa Wlkp.,
- ⇒ km 313+225 (istn. km 313+200) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną 5554P z Piętkowa do drogi krajowej nr 11 zastąpiono przejazdem nad drogą ekspresową.

Skrzyżowania od km 314+520 (na terenie gminy Środa Wlkp.) objęte są opracowaniem „Studium techniczno-ekonomiczne drogi S-11”:

- ⇒ istn. km 314+520 istniejące skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września zastąpiono przejazdem nad drogą ekspresową.
- ⇒ istn. km 320+530 istniejące skrzyżowanie z drogą gminną 5568P pozostawiono włączone do istniejącej drogi krajowej służącej do obsługi ruchu lokalnego.

● **gmina Krzykosy**

- ⇒ km 323+234 (istn. km 323+277) istniejące skrzyżowanie z drogą krajową nr 15 biegnącą w kierunku Miłosławia i Wrześni zastąpiono węzłem „Miąskowo” W-8, umożliwiający wjazd z terenów Miąskowa i Murzynowa na drogę ekspresową S11 i na drogę krajową nr 15.
- ⇒ km 323+840 (istn. km 323+960) istniejące skrzyżowanie z drogami dojazdowymi w Miąskowie przewidziane do zamknięcia,
- ⇒ km 324+205 (istn. km 324+335) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną nr 0121P w Miąskowie. Przewiduje się zamknięcie skrzyżowania i połączenie drogi gminnej nr 0121P z drogą gminną nr 0124P w Murzynowie,

- ⇒ km 324+255 (istn. km 324+385) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną nr 0121P w Miąskowie przewidziane do zamknięcia. Drogę gminną nr 0121P połączono z drogą gminną nr 0120P łączącą rozproszoną zabudowę Murzynowa z węzłem, Droga gminna nr 0120P węzeł „Miąskowo” – Murzynowo Leśne przewidziana jest do modernizacji,
- ⇒ km 324+730 (istn. km 324+910) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną nr 0124P w Murzynówku i drogą powiatową nr 3676P we wsi Murzynowo Leśne przewidziane jest do zamknięcia. Skrzyżowanie zastąpiono przejazdem dwupoziomowym z uwzględnieniem obsługi ruchu lokalnego,
- ⇒ km 327+520 (istn. km 327+610) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną nr 0133P prowadzącą do Sulęcinka na terenie dużego kompleksu leśnego przewidziano do zamknięcia. Skrzyżowanie zostanie zastąpione przejazdem w ciągu drogi gminnej nr 0135P nad drogą ekspresową w km 328+044 (istn. km 328+225).
- ⇒ km 328+044 (istn. km 328+225) istniejące skrzyżowanie drogi gminnej nr 0135P zastąpiono przejazdem dwupoziomowym,
- ⇒ km 329+569 (istn. km 329+735) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3677P i z drogą powiatową nr 3671P zastąpiono węzłem „Krzykosy” stanowiącym wjazd do miejscowości Krzykosy z uwzględnieniem ruchu lokalnego z Witowa dalej Pięczkowa i Orzechowa.
- ⇒ km 331+485 skrzyżowania w rejonie gospodarstwa rolnego Lubrze (przed mostem na Warcie) po stronie lewej drogi ekspresowej w km 331+500 oraz w km 331+550 i w km 331+610 po prawej stronie drogi ekspresowej przewidziane są do zamknięcia. Planowana po lewej stronie droga dojazdowa zapewni dojazd do gospodarstwa i do terenów rolnych zlokalizowanych po prawej stronie drogi ekspresowej. Planowana droga dojazdowa przebiegać będzie w drugim poziomie pod drogą ekspresową po północnej stronie wału przeciwpowodziowego. Droga ta ma włączenie do istniejącej drogi gminnej nr 0141P Krzykosy - Nowe Miasto n/ Wartą.

- **gmina Nowe Miasto n. Wartą**

- ⇒ km 332+430 (km 332+591) w skrzyżowania drogi powiatowej nr 3739P w rejonie Nowego Miasta n/ Wartą po stronie lewej drogi S11 (obecny wjazd i wyjazd do miejscowości Nowe Miasto n/ Wartą) i skrzyżowanie drogi powiatowej nr 3739P w km 332+870 przewidziane są do zamknięcia. W rejonie tym przewidziano w ciągu

drogi powiatowej nr 3739P przejazd nad drogą ekspresową w km 332+880 z uwzględnieniem obsługi ruchu lokalnego,

⇒ km 337+607 (istn. km 338+080) istniejące skrzyżowanie drogi gminnej zastąpiono przejazdem dwupoziomowym,

Na odcinku od miejscowości Wolica Pusta (istn. km 338+830) do miejscowości Sobótka, węzeł „Sobótka” km 381+207 (istn. km 385+420) po wybudowaniu drogi ekspresowej istniejąca droga krajowa nr 11 zostanie wykorzystany dla obsługi ruchu lokalnego pomiędzy sąsiednimi gminami, bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

- **gmina Ostrów Wlkp.**

⇒ km 381+207 (istn. km 385+420) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 13327P zastąpiono węzłem „Sobótka” stanowiącym wjazd do miejscowości Sobótka oraz na istniejącą drogę krajową nr 11 z przejazdem w kierunku północnym oraz obsługą północnej części gminy Ostrów Wlkp.,

⇒ km 382+280 (istn. km 386+404) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną nr 8001 w Sobótce przewidziane do zamknięcia. Połączenie terenów po stronie wschodniej i zachodniej drogi ekspresowej zapewnia przejazd nad drogą ekspresową w km 382+710 (km 386+928),

⇒ km 382+710 (istn. km 386+928)) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 13328 w Sobótce przewidziane do zamknięcia. Połączenie terenów po stronie wschodniej i zachodniej drogi ekspresowej zapewnia przejazd nad drogą ekspresową.

⇒ km 383+560 (istn. km 387+794) istniejące skrzyżowanie drogą gminną nr 8002 przewidziane do zamknięcia. Podłączenie drogi gminnej w kierunku południowym do istniejącej drogi krajowej nr 11 w km 388+600, w rejonie Górzna i w kierunku północnym do planowanego przejazdu nad drogą ekspresową w km 382+710 (km 386+928) w rejonie Sobótki.

Na odcinku od miejscowości Górzno istn. km 388+600 do miejscowości Szczury istn. km 392+670 po wybudowaniu drogi ekspresowej istniejąca droga krajowa nr 11 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

⇒ km 389+640 (istn. km 393+918) istniejące skrzyżowanie z drogą powiatową nr 13333 zastąpiono węzłem „Franklinów” stanowiącym wjazd do miejscowości Ostrów Wlkp. wraz z przejazdem na istniejącą drogę krajową nr 11.

Na odcinku od istn. km 395+000 od miejscowości Franklinów do istn. km 412+260 na terenie gminy Przygodzice w rejonie miejscowości Strugi, po wybudowaniu drogi ekspresowej istniejąca droga krajowa nr 11 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego, bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

- **gmina Przygodzice**

⇒ km 409+370 (istn. km 413+810) istniejące skrzyżowanie drogą gminną przewidziane do zamknięcia.

⇒ km 410+226 (istn. km 414+698) istniejące skrzyżowanie drogi gminnej zastąpiono przejazdem dwupoziomowym nad drogą ekspresową,

Na odcinku od istn. km 415+870 w rejonie miejscowości Antonin do istn. km 422+670 w rejonie miejscowości Niedźwiedź po wybudowaniu drogi ekspresowej istniejąca droga krajowa nr 11 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego, bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

- **gmina Ostrzeszów**

⇒ km 419+450 (istn. km 424+817) istniejące skrzyżowanie drogi gminnej zastąpiono przejazdem dwupoziomowym nad drogą ekspresową.

⇒ km 420+270 (km ist.425+640) istniejące skrzyżowanie z drogą gminną przewidziane do zamknięcia.

Na odcinku od istn. km 426+180 w rejonie miejscowości Ostrzeszów do istn. km 438+840 w rejonie miejscowości Turze po wybudowaniu drogi ekspresowej istniejąca droga krajowa nr 11 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

- **gmina Kępno**

⇒ km 436+006 (istn. km 441+320) istniejące skrzyżowanie drogi powiatowej nr 5678P zastąpiono przejazdem dwupoziomowym nad droga ekspresową. Od km 436+006 (istn. km 441+320) połączenie w kierunku północnym z miastem Ostrzeszów zapewnia droga dojazdowa wzdłuż planowanej drogi ekspresowej po jej zachodniej stronie. Natomiast w kierunku południowym z miastem Kępno przewidziano połączenie po śladzie istniejącej drogi gruntowej i drogą gminną do połączenia z istniejącą drogą krajową nr 11 w km 442+946. Ww. drogi lokalne wymagają dostosowanie do nowej funkcji.

Na odcinku od istn. km 443+000 w miejscowości Hanulin do istn. km 476+585 za miejscowością Byczyna na terenie województwa opolskiego po wybudowaniu drogi ekspresowej istniejąca droga krajowa nr 11 zostanie wykorzystana dla obsługi ruchu lokalnego na terenie miasta Kępna i miejscowościami Słupia pod Kępem, Siemianice, Kostów, Byczyna oraz pomiędzy sąsiednimi gminami, bez konieczności zmiany istniejących skrzyżowań.

4.12. Skrzyżowania z liniami kolejowymi

Opis stanowiący integralną część opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11” od km 314+520 na skrzyżowaniu istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września z zakończeniem na terenie województwa opolskiego.

- **gmina Kórnik**

- km 294+386 przekroczenie w drugim poziomie dwutorowej linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań.

Skrzyżowania od km 314+520 (na terenie gminy Środa Wlkp.) objęte opracowaniem „Studium techniczno-ekonomiczne drogi S-11”.

- **gmina Środa Wlkp.**

- km 315+090 przekroczenie w drugim poziomie dwutorowej linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań.

- **gmina Jarocin**
 - km 345+327 przekroczenie w drugim poziomie jednotorowej linii kolejowej nr 281 Jarocin – Września – Gniezno.
- **gmina Pleszew**
 - km 366+595 przekroczenie w drugim poziomie jednotorowej (wąskotorowej) linii kolejowej Kowalew – Pleszew.
- **gmina Ostrów Wlkp.**
 - km 392+924 przekroczenie w drugim poziomie dwutorowej linii kolejowej nr 14 Leszno – Ostrów Wlkp. – Zduńska Wola.
- **gmina Ostrzeszów**
 - km 416+720 przekroczenie w drugim poziomie dwutorowej linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań.
- **gmina Kępno**
 - km 438+292 przekroczenie w drugim poziomie dwutorowej linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań.
 - km 441+594 przekroczenie w drugim poziomie jednotorowej linii kolejowej nr 181 Kępno - Wieluń.
- **gmina Łęka Opatowska**
 - km 450+641 przekroczenie w drugim poziomie dwutorowej linii kolejowej nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań.

4.13. Przejazdy drogowe (dwupoziomowe)

Opis stanowiący integralną część opracowania „Studium techniczno-ekonomicznego drogi ekspresowej S11” od km 314+520 na skrzyżowaniu istniejącej drogi krajowej nr 11 z drogą wojewódzką nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września z zakończeniem na granicy województwa wielkopolskiego i opolskiego.

- **miasto Poznań**

- km287+884 (obiekt nr 1 – WA) przejazd drogi ekspresowej nad autostradą A2 węzeł „Krzesiny”
- km 288+636 (obiekt nr 2 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu ulicy Tarnowskiej

- **gmina Kórnik**

- km 291+624 (obiekt nr 5 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Koninko”) w ciągu skorygowanej drogi wojewódzkiej nr 433 węzeł „Koninko” – Swarzędz oraz w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 2489P węzeł „Koninko” – Szczytники
- km 293+202 (obiekt nr 7 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową (w ramach węzła „Gądk”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 2477P węzeł „Gądk” – Szczodrzykowo oraz projektowanej drogi dojazdowej Jaryszki – Gądk.
- km 294+386 (obiekt nr 8 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową (z wykorzystaniem istniejącego wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 271) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 2461P Gądk – Borówiec – Czapury.
- km 297+317 (obiekt nr 11 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej nr 2010P Borówiec - Szczodrzykowo;
- km 298+524 (obiekt nr 12 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej nr 2012P Skrzynki - Dziećmierowo;
- km 299+705 (obiekt nr 13 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową (w ramach węzła „Kórnik 1”) w ciągu skorygowanej drogi wojewódzkiej nr 431 Mosina – Kórnik.
- km 300+802 (obiekt nr 14 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową dla pieszych i samochodów osobowych w ciągu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 Kostrzyn - Kórnik – Śrem (w ciągu ulicy Dworcowej w Kórniku, połączenie z Dziećmierowem).
- km 302+132 (obiekt nr 15 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Kórnik 2”) w ciągu skorygowanej ulicy Średzkiej w Kórniku.

Przejazdy od km 314+520 (na terenie gminy Środa Wlkp.) objęte opracowaniem „Studium techniczno-ekonomiczne drogi S-11”.

- **gmina Środa Wlkp.**

- km 303+782 (obiekt nr 16 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 3773P droga krajowa nr 11 – Trzebisławki – Jarosławiec.
- km 306+316 (obiekt nr 17 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej nr 5549P Koszuty Huby – Brzeziny
- km 308+000 (obiekt nr 18 – WD) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 3672P Słupia Wielka – Koszuty
- km 310+258 (obiekt nr 20 – WD) w ciągu skorygowanej drogi gminnej nr 5553P Słupia Wielka – Żabikowo
- km 311+108 (obiekt nr 21 – WE) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Żabikowo”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 3720P droga nr 11 – Środa Wlkp. ulica Kórnicka
- km 313+225 (obiekt nr 22 – WD) w ciągu skorygowanej drogi gminnej nr 5554P Pętkowo – droga krajowa nr 11
- km 314+520 (obiekt nr 23 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 Leszno – Środa Wlkp. – Września
- km 315+919 (obiekt nr 25 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 3718P Środa Wlkp. – droga krajowa nr 11
- km 316+816 (obiekt nr 26 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Kijewo”) w ciągu planowanej drogi wojewódzkiej nr 432 (planowana obwodnica drogowa Środy Wlkp.)
- km 319+755 (obiekt nr 27 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 3770P – Brodowo – Nietrzanowo – Szlachcin.

- **gmina Krzykosy**

- km 323+234 (obiekt nr 30 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Miąskowo”) w ciągu skorygowanej drogi krajowej nr 15 do Wrześni i drogi gminnej nr 0120P do Murzynowa Leśnego.
- km 324+731 (obiekt nr 32 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 3676P do Sulęcinka i drogi gminnej nr 0124P do Pięczkowa

- km 328+044 (obiekt nr 35 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej nr 0135P Solec – Bronisław.
 - km 329+569 (obiekt nr 36 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Krzykosy”) w ciągu drogi powiatowej nr 3671P do Krzykos i w ciągu drogi powiatowej nr 3677P Witowo – Orzechowo.
 - km 331+787 (obiekt nr 37 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową w ciągu drogi dojazdowej do gruntów rolnych
- **gmina Nowe Miasto n. Wartą**
- km 332+876 (obiekt nr 40 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 3739P
 - km 334+315 (obiekt nr 41 – WD) przejazd drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 436 Pysząca – Książ Wlkp. – Nowe Miasto n. Wartą w ramach węzła „Nowe Miasto”,
 - km 335+178 (obiekt nr 42 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 3742P Aleksandrów – Kłęka,
 - km 337+607 (obiekt nr 43 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej łączącej drogę powiatową nr 3742P Aleksandrów – Kłęka i drogę powiatową nr 3741P Kłęka – Radlin,
 - km 339+855 (obiekt nr 44 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gruntowej od drogi krajowej nr 11 do drogi powiatowej nr 2907P
- **gmina Jarocin**
- km 340+435 (obiekt nr 45 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Mieszków”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 2907P Mieszków – Radliniec,
 - km 341+950 (obiekt nr 46 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 3742P Mieszków – Żerków,
 - km 343+246 (obiekt nr 48 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 4185P Cielcza – Radlin – Żerków,

- km 343+877 (obiekt nr 49 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi wewnętrznej gruntowej z Cielczy w kierunku wschodnim.
 - km 345+006 (obiekt nr 51 – WK) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi lokalnej gruntowej z Cielczy w kierunku południowo-wschodnim.
 - km 346+244 (obiekt nr 53 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi wewnętrznej gruntowej z Jarocina w kierunku północno - wschodnim.
 - km 347+455 (obiekt nr 54 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13101 Jarocin – Żerków, ulica Żerkowska
 - km 347+804 (obiekt nr 55 – WD) przejazd drogowy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 443 Jarocin – Tuliszków, ulica Świętego Ducha
 - km 348+017 (obiekt nr 56 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Jarocin”) w ciągu skorygowanej drogi krajowej nr 15 do Trzebnicy oraz skorygowanej drogi wojewódzkiej nr 443 do Tuliszkowa.
 - km 350+492 (obiekt nr 58 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi lokalnej gruntowej Witaszyczki – Słowików.
 - km 351+673 (obiekt nr 60 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi lokalnej gruntowej Witaszyce – Wola Książęca.
 - km 353+138 (obiekt nr 61 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Witaszyce”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13146 Witaszyce – Wola Książęca.
- **gmina Kotlin**
- km 354+612 (obiekt nr 62 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi lokalnej gruntowej Wyszki – Zawodzie.
 - km 356+013 (obiekt nr 64 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13148 Górka – Twardów.
 - km 358+444 (obiekt nr 65 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 4197P Kotlin – Bączew.
 - km 359+467 (obiekt nr 66 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Kotlin”) w ciągu drogi powiatowej nr 4192P Kotlin – Sławoszew.

• **gmina Pleszew**

- km 361+829 (obiekt nr 67 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Suchorzew – Kurcew.
- km 363+528 (obiekt nr 68 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi lokalnej gruntowej.
- km 365+029 (obiekt nr 69 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Pleszew”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13311 Kowalew – Koszkwy.
- km 366+595 (obiekt nr 71 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13369 Baranów – Pleszew
- km 367+919 (obiekt nr 72 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Pleszew – Baranówek – Taczanów Drugi.
- km 369+308 (obiekt nr 73 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13303 Pleszew – Raszków
- km 369+736 (obiekt nr 74 – WD) w ramach węzła „Łaszew”, przejazd drogowy nad drogą ekspresową planowanej drogi krajowej nr 12 jako południowej obwodnicy miasta Pleszewa. W rozwiązaniu wariantowym węzła „Łaszew” w ciągu projektowanej drogi krajowej nr 12 Pleszew – Kalisz obiekty nr 73 i 74 WD zostają zastąpione obiektem nr 73 WD w km 369+736.
- km 370+377 (obiekt nr 75 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej Łaszew – Zielona Łąka.
- km 371+392 (obiekt nr 76 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej w Dobrej Nadziei.
- km 372+723 (obiekt nr 77 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13319 Taczanów II – Ludwina.
- km 374+576 (obiekt nr 78 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13326 Sowina – Kuczków.
- km 376+329 (obiekt nr 79 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową drogi gminnej Sowina – Kuczków i w ciągu skorygowanej drogi gminnej do Krzywosądów.
- km 377+740 (obiekt nr 80 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13307 Bugaj – Krzywosądów.

• **gmina Ostrów Wlkp.**

- km 381+207 (obiekt nr 81 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Sobótka”) w ciągu drogi powiatowej nr 13327 Grudzielec Nowy – Sobótka.
- km 382+710 (obiekt nr 82 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13328 Sobótka – Gutów i skorygowanych dwóch dróg gminnych nr 8001 Borówiec – Sobótka oraz drogi gminnej nr 8002 Borówiec - Sobótka.
- km 385+289 (obiekt nr 83 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Górzno”) w ciągu drogi powiatowej nr 13285 Górzno – Pruszków.
- km 387+455 (obiekt nr 84 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanych dwóch dróg powiatowych nr 13332 Szczury – Słaborowice i nr 13331 Szczury – Będzieszyn.
- km 390+287 (obiekt nr 85 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Franklinów”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13333 Franklinów – Ociąż z włączeniem do drogi krajowej nr 11.
- km 400+699 (obiekt nr 93 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13337 Wysocko Małe – Wysocko Wielkie – Sadowie.
- km 401+644 (obiekt nr 94 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi lokalnej gruntowej w Wysocku Wielkim.

• **miasto Ostrów Wlkp.**

- km 393+569 (obiekt nr 87 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13334 Ostrów Wlkp. – Lewków – Ociąż..
- km 395+510 (obiekt nr 89 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową (w ramach węzła „Ostrów Wlkp.”) w ciągu drogi krajowej nr 25 Ostrów Wlkp. - Kalisz.
- km 396+749 (obiekt nr 90 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu ulicy Nowa Krępa w Ostrowie Wlkp.
- km 398+606 (obiekt nr 91 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13210 Ostrów Wlkp. – Wtorek - Ołobok.
- km 399+582 (obiekt nr 92 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Pruślin”) w ciągu przedłużonej ulicy Wylotowej do drogi powiatowej

nr 13335 Smardowskie Olendry – Biskupice Ołoboczne (docelowe planowane przedłużenie ulicy Poniatowskiego).

● **gmina Przygodzice**

- km 402+656 (obiekt nr 95 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej Wysocko Małe – Smardów.
- km 403+415 (obiekt nr 96 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej Wysocko Małe – Chynowa.
- km 405+892 (obiekt nr 98 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Przygodzice – Lipie.
- km 407+189 (obiekt nr 99 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 13435 Przygodzice – Strzyżew.
- km 408+115 (obiekt nr 101 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Przygodzice”) z podłączeniem drogi krajowej nr 11 Ostrów Wlkp. – Ostrzeszów. Dojazd do Leśniczówki Przeryte.
- km 410+226 (obiekt nr 103 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej Tartak Antonin – Jezioro.
- km 413+501 (obiekt nr 104 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi wojewódzkiej nr 447 Antonin – Grabów n. Prosną oraz przedłużeniem drogi krajowej nr 25 z miejscowości Antonin do węzła „Antonin”.

● **gmina Ostrzeszów**

- km 414+589 (obiekt nr 106 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej w miejscowości Niedźwiedź.
- km 416+720 (obiekt nr 107 – WD) przejazd drogowy pod drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi gminnej Marydół – Niedźwiedź.
- km 419+451 (obiekt nr 109 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Lubeszczyk – Myje.
- km 420+597 (obiekt nr 111 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Ostrzeszów”) z włączeniem drogi krajowej nr 11, wjazd do miasta Ostrzeszowa i drogi dojazdowej z miejscowości Niedźwiedź.

- km 422+832 (obiekt nr 112 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi wojewódzkiej nr 444 Krotoszyn – Ostrzeszów.
 - km 424+619 (obiekt nr 113 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Rojów”) w ciągu drogi wojewódzkiej nr 449 Syców - Ostrzeszów.
 - km 426+397 (obiekt nr 114 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 5587P Ignaców – Ostrzeszów.
 - km 427+585 (obiekt nr 115 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Olszyna – Rogaszyce.
 - km 429+717 (obiekt nr 116 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Paczychów – Rogaszyce.
 - km 429+747 (obiekt nr 117 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Kochłowy”) w ciągu drogi gminnej Paczychów - Kochłowy.
 - km 432+612 (obiekt nr 118 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej w miejscowości Turze.
 - km 433+682 (obiekt nr 119 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi krajowej nr 11 w miejscowości Turze.
- **gmina Kępno**
- km 436+006 (obiekt nr 120 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 5678P Bralin – Torzeniec.
 - km 437+560 (obiekt nr 121 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Hanulin”) z włączeniem drogi krajowej nr 11 z Kępna i drogi gminnej Kliny – Hanulin
 - km 438+620 (obiekt nr 123 – WE) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej Kliny – Kępno.
 - km 440+028 (obiekt nr 125 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową w ciągu drogi powiatowej nr 5599P Kępno - Doruchów.
 - km 441+558 (obiekt nr 125 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową w ciągu drogi gminnej – wykorzystany wiadukt drogowy drogi S11 nad linią kolejową.
 - km 442+234 (obiekt nr 126 – WE) przejazd drogowy pod drogą ekspresową w ciągu skorygowanej drogi krajowej nr 8 (w ramach węzła „Kępno”).

- km 442+468 (obiekt nr 127 – WE) przejazd drogowy pod planowaną drogą ekspresową S 8 (w ramach węzła „Kępno”) w ciągu drogi ekspresowej S11.
- **gmina Baranów**
 - km 445+039 (obiekt nr 128 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową (w ramach węzła „Jankowy”) w ciągu nowego przebiegu drogi krajowej nr 39 Brzeg – Kępno z podłączeniem drogi powiatowej nr 5704P w miejscowości Jankowy.
 - km 446+850 (obiekt nr 132 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową nr 272 w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 5703P Słupia pod Kępem – Jankowy.
 - km 448+221 (obiekt nr 133 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową nr 272 w ciągu drogi wewnętrznej gruntowej ze Słupi pod Kępem w kierunku wschodnim.
- **gmina Łęka Opatowska**
 - km 449+601 (obiekt nr 134 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową nr 272 (w ramach węzła „Piaski”) w ciągu skorygowanej drogi krajowej nr 11 z Kępna w kierunku Kluczborka.
 - km 453+586 (obiekt nr 136 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 5700P Raków – Łęka Opatowska i ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 5695P Gołąbek – Łęka Opatowska.
 - km 457+326 (obiekt nr 137 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową nr 272 w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 5697P Raków – Siemianice z włączeniem dróg wewnętrznych, gruntowych.
- **gmina Buczyna**
 - km 459+044 (obiekt nr 138 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową (w ramach węzła „Kostów”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13020 Miechowa – Kostów.
 - km 461+845 (obiekt nr 141 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową w ciągu skorygowanej drogi gminnej Ciecierzyn – droga krajowa nr 11.

- km 463+617 (obiekt nr 143 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową w ciągu drogi powiatowej nr 13030 Ciecierzyn – Gałkowice
- km 466+146 (obiekt nr 144 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową w ciągu drogi powiatowej nr 13020 Ciecierzyn – Byczyna
- km 467+074 (obiekt nr 145 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową (w ramach węzła „Byczyna”) w ciągu skorygowanej drogi powiatowej nr 13010 Jakubowice - Polanowice – Byczyna.
- km 468+185 (obiekt nr 147 – WD) przejazd drogowy nad drogą ekspresową i linią kolejową w ciągu drogi krajowej nr 11.

4.14. Obiekty inżynierskie w ciągu drogi ekspresowej

- **gmina Środa Wlkp.**

- km 315+090 (obiekt nr 24 – WE) wiadukt nad linią kolejową nr 272 Kłuczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań, planowany obiekt o długości 53,0 m,
- km 322+770 (obiekt nr 29 – MO) most nad rzeką Maskawa, planowany obiekt o długości 22,0 m

- **gmina Krzykosy**

- km 324+315 (obiekt nr 31 – MO) most nad rzeką Miłosławka, planowany obiekt o długości 22,0 m
- km 331+781 (obiekt nr 37 – WE) wiadukt nad projektowaną drogą dojazdową , planowany obiekt o długości 26,0 m
- km 331+953 (obiekt nr 38 – MO) most nad rzeką Wartą, planowany obiekt o długości 251,0 m

- **gmina Jarocin**

- km 342+885 (obiekt nr 47 – MO) most nad rzeką Lubieszka, planowany obiekt o długości 38,0 m,
- km 344+740 (obiekt nr 50 – MO) most nad rzeką Lubinka, planowany obiekt o długości 23,0 m

- Łącznik węzeł „Jarocin”, droga krajowa nr 11 włączenie drogi krajowej nr 15 (obiekt nr 57 – WD) wiadukt w ciągu projektowanego łącznika nad ulicą Leszczyce, planowany obiekt o długości 36,0 m

- **gmina Kotlin**
 - km 355+903 (obiekt nr 63 – MO) most nad rzeką Lutynią, planowany obiekt o długości 27,0 m

- **gmina Pleszew**
 - km 366+130 (obiekt nr 70 – MO) most nad rzeką Ner, planowany obiekt o długości 47,0 m
 - km 366+595 (obiekt nr 71 – WE) wiadukt nad linią kolejową wąskotorową– Kowalew – Pleszew oraz nad drogą powiatową nr 13105 Kowalew – Baranów - Pleszew planowany obiekt o długości 60,0 m

- **gmina Ostrów Wlkp.**
 - km 392+924 (obiekt nr 86 – WE) wiadukt nad linią kolejową nr 14 Ostrów Wlkp. – Zduńska Wola, planowany obiekt o długości 44,0 m
 - km 394+957 (obiekt nr 88 – MO) most nad rzeką Ołobok, planowany obiekt o długości 47,0 m
 - km 395+510 (obiekt nr 89 – WE) wiadukt nad drogą krajową nr 25 Ostrów Wlkp. - Kalisz, planowany obiekt o długości 60,0 m

- **gmina Przygodzice**
 - km 404+683 (obiekt nr 97 – MO) most nad rzeką Barycz, planowany obiekt o długości 28,0 m

- **gmina Ostrzeszów**
 - km 416+720 (obiekt nr 107 – WE) wiadukt nad linią kolejową nr 272 Kłuczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań, planowany obiekt o długości 140,0 m

- **gmina Kępno**

- km 438+261 (obiekt nr 122 – WE) wiadukt nad linią kolejową nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań, planowany obiekt o długości 41,0 m
- km 438+620 (obiekt nr 123 – WE) wiadukt nad drogą gminną Kliny – Kępno
- km 441+558 (obiekt nr 125 – WE) wiadukt nad linią kolejową nr 181 Olesnica – Kępno - Wieluń wraz z projektowaną drogą dojazdową, planowany obiekt o długości 50,0 m
- km 442+234 (obiekt nr 126 – WE) wiadukt nad planowaną drogą krajową nr 8 Wrocław - Warszawa, planowany obiekt o długości 40,0 m,
- km 442+468 (obiekt nr 127 – WE) wiadukt nad drogą ekspresową S8 Wrocław - Warszawa, planowany obiekt o długości 54,0 m,

- **gmina Baranów**

- km 445+277 (obiekt nr 129 – MO) most nad rzeką Niesób (Samica), planowany obiekt o długości 38,0 m
- km 445+622 (obiekt nr 131 – MO) most nad ciekim wodnym, planowany obiekt o długości 23,0 m
- w ciągu projektowanej drogi krajowej nr 39 Brzeg – Namysłów – Kępno (rejon węzła „Jankowy”) (obiekt nr 130 – WD) wiadukt nad linią kolejową nr 272 Kluczbork – Ostrów Wlkp. – Poznań, planowany obiekt o długości 41,0 m

- **gmina Byczyna**

- km 459+318 (obiekt nr 139 – KŁ) – kładka dla pieszych nad drogą ekspresową i linią kolejową w ciągu drogi powiatowej nr 13020 Miechowa - Kostów
- km 459+632 (obiekt nr 140 – MO) most nad rzeką Pratwa, planowany obiekt o długości 38,0 m
- km 467+074 (obiekt nr 146 – MO) wiadukt nad linią kolejową w ciągu planowanego dogi wojewódzkiej nr 487Byczyna - Olesno

4.15. Przejścia dla zwierząt

gmina Środa Wlkp.

- km 321+200 (obiekt nr 28 – WE)

gmina Krzykosy

- km 325+511 (obiekt nr 33 – MO)
- km 326+960 (obiekt nr 34 – WD)

gmina Jarocin

- km 350+915 (obiekt nr 59 – WE)

gmina Przygodzice

- km 407+664 (obiekt nr 100 – PZ)
- km 409+085 (obiekt nr 102 – PZ)

gmina Ostrzeszów

- km 417+860 (obiekt nr 108 – WD)
- km 420+062 (obiekt nr 110 – WD)

gmina Byczyna

- km 463+372 (obiekt nr 142 WD)

4.16. Drogi gminne

Drogi gminne związane z bezpośrednią obsługą terenu w otoczeniu drogi ekspresowej pokazano na planie sytuacyjnym.

4.17. Drogi wewnętrzne (dojazdowe)

Przebieg ważniejszych dróg dojazdowych do terenów rolnych pokazano na planie sytuacyjnym przebiegu drogi ekspresowej.

4.18. Miejsca obsługi podróżnych (MOP)

Lokalizacja miejsc obsługi podróżnych (MOP) rozpatrywana jest kompleksowo na całym projektowanym odcinku drogi ekspresowej od autostrady A2 – węzeł „Krzesiny”.

W analizie możliwości lokalizacji MOP-ów na całym odcinku drogi ekspresowej uwzględniono obiekty istniejące, nadające się do adaptacji i rozbudowy.

Zakładana odległość pomiędzy miejscami obsługi podróżnych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, powinna

być nie mniejsza niż 10 km na drodze klasy S. Przy przebudowie drogi zgodnie z §111 pkt. 2 dopuszcza się zmniejszenie odległości między MOP-ami na drodze klasy S min. 5 km.

- **gmina Kórnik**

Ze względu na istniejące zainwestowanie terenów w rejonie drogi ekspresowej oraz niewielkie odległości pomiędzy węzłami na terenie gminy Kórnik brak możliwości wyznaczenia miejsca pod lokalizację MOP-u.

- **gmina Środa Wlkp.**

Na terenie gminy Środa Wlkp. planuje się miejsca obsługi podróżnych w następujących miejscach:

- km 306+480 w miejscowości Koszuty Huby po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Cesar kat. I.
- km 307+120 w miejscowości Koszuty Huby po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Podróżnik kat. III.
- km 308+650 w miejscowości Koszuty po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Tołstoki kat. I.
- km 313+250 w miejscowości Piętkowo po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Wielkopółka kat. III.
- km 314+480 w miejscowości Kijewo po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Orlen kat. III.
- km 323+234 w miejscowości Miąskowo po lewej stronie drogi (wschodniej) przy drodze krajowej nr 15 Miąskowo – Września planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Miąskowo kat. III.

- **gmina Krzykosy**

- km 324+000 w miejscowości Miąskowo po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Miąskowo kat. I wykorzystując istniejącą stacją paliw z rozbudowaną infrastrukturą.
- km 328+150 w miejscowości Krzykosy po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Bronisław kat. I.

- km 328+150 w miejscowości Krzykosy po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Baba kat. II. Na miejsce obsługi podróżnych adaptuje się istniejący obiekt hotelowo – gastronomiczny.
- **gmina Nowe Miasto n. Wartą**
 - km 338+600 w miejscowości Wolica Pusta po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Wolica Pusta kat. I.
 - km 339+300 w miejscowości Wolica Pusta po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Elżbietów kat. I.
- **gmina Jarocin**
 - km 349+700 w miejscowości Leszczyce po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Leszczyce kat. III.
 - km 339+900 w miejscowości Słowików po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Słowików kat. II.
- **gmina Kotlin**

Na terenie gminy Kotlin nie przewiduje się miejsc obsługi podróżnych.
- **gmina Pleszew**
 - km 363+450 w miejscowości Piekarzew planuje się obustronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Skrzypnia i Piekarzew kat. I.
 - km 374+500 w miejscowości Chrzanów po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Janków kat. III.
 - km 374+700 w miejscowości Chrzanów po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Sowina kat. II.
- **gmina Ostrów Wlkp.**
 - km 383+450 w miejscowości Sobótka planuje się obustronne miejsce obsługi podróżnych. Po stronie wschodniej MOP Górzno kat. I. Natomiast po stronie zachodniej MOP Sobótka kat. II. Na miejsce obsługi podróżnych adaptuje się istniejący obiekt hotelowo – gastronomiczny.

- km 392+200 w miejscowości Franklinów po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Stary Staw kat. III.
- km 392+450 w miejscowości Franklinów po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Karski kat. II.
- **gmina Przygodzice**
 - km 406+750 w rejonie miejscowości Przygodzice po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Chynowa kat. I.
 - km 406+750 w rejonie miejscowości Przygodzice po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Strugi kat. I.
- **gmina Ostrzeszów**
 - km 422+750 w miejscowości Olszyna Młyny po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Olszyna kat. III.
 - km 423+000 w miejscowości Olszyna Młyny po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Aniołki kat. II.
 - km 433+450 w miejscowości Turze po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Dąbrówka kat. I.
- **gmina Kępno**
 - km 434+250 w miejscowości Turze po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Rzetnia kat. II. Na miejsce obsługi podróżnych adaptuje się istniejący obiekt hotelowo – gastronomiczny.
- **gmina Baranów**

Na terenie gminy Baranów nie przewiduje się miejsc obsługi podróżnych.
- **gmina Łęka Opatowska**
 - km 450+150 w miejscowości Piaski po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Piaski kat. II.
 - km 453+900 w miejscowości Lipie po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Lipie kat. III.

- **gmina Byczyna**

- km 467+000 w miejscowości Byczyna po lewej stronie drogi (wschodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Byczyna kat. I.
- km 467+200 w miejscowości Byczyna po prawej stronie drogi (zachodniej) planuje się jednostronne miejsce obsługi podróżnych: MOP Polanowice kat. I.

5. Etapowanie realizacji drogi ekspresowej

Przy ustalaniu realizacji drogi ekspresowej S11 na odcinku od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2 do miejscowości Byczyna (granica województwa opolskiego - gmina Byczyna) jako podstawowe założenie przyjęto wielkość istniejącego i prognozowanego natężenia ruchu oraz inne istotne elementy mające wpływ na etapowanie.

W związku z powyższym ustalono:

- realizację poszczególnych odcinków drogi S11 w docelowym przekroju dwujezdniowym tj. bez etapowania przekroju poprzecznego,
- dwuetapową realizację drogi ekspresowej S11 przy czym:
 - I etap obejmuje lata od 2007 do 2013 roku
 - II etap obejmuje lata od 2014 do 2020 roku.

Do najpilniejszych zadań proponowanych do realizacji w I etapie tj. do 2013 roku zaliczono:

- zmodernizowanie istniejącego dwujezdniowego odcinka drogi krajowej od węzła „Krzesiny” na autostradzie A2, km 287+884 do km 302+907 (rejon węzła „Kórnik 2”) na długości 15,023 km do parametrów drogi ekspresowej. Koszt realizacji 283.221,00 tys. zł (wg średniego kosztu dostosowania do drogi ekspresowej 1 km drogi = 18.852,50 tys. zł/km).
- dostosowanie do parametrów drogi ekspresowej istniejącego odcinka drogi krajowej od km 302+907 (rejon węzła „Kórnik 2”) do km 320+604 w rejonie miejscowości Brodowo na długości 17,697 km. Koszt realizacji 333.633,00 tys. zł. (wg średniego kosztu dostosowania do drogi ekspresowej 1 km drogi = 18.852,5 tys. zł/km).
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej od km 337+465 (Wolica Pusta początek obwodnicy Jarocina), do km 348+233 (rejon węzła „Jarocin”) z podłączeniem do istniejącej drogi krajowej nr 11 na granicy południowej miasta i gminy Jarocin.

Planowana obwodnica Jarocina obejmie miejscowości: Wolica Pusta, Mieszków, Cielcza, Jarocin.

Długość 10,768 km, Koszt 225.119,00 tys. zł.

- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej (I etap obwodnicy Ostrowa Wlkp.), od km 389+635 w rejonie węzła „Franklinów” - początek obwodnicy Ostrowa Wlkp. do km 396+148 (rejon węzła „Ostrów Wlkp.” z drogą krajową nr 25) na długości 6,513 km i koszcie realizacji 209.662,00 tys. zł
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej (II etap obwodnicy Ostrowa Wlkp.) od km 396+148 (rejon węzła „węzeł Ostrów Wlkp.”) do km 408+588, (rejon węzła „Przygodzice”) na długości 12,440 km i koszcie realizacji 217.141,00 tys. zł
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej (obwodnicy Kępna) od km 437+097 (rejon węzła „Hanulin” - początek obwodnicy Kępna) do km 449+655 (rejon węzła „Piaski”) na długości 12,558 km i koszcie realizacji 318.136,00 tys. zł

Koszt robót przewidzianych do wykonania w I etapie planuje się na 1.586.912,0 tys. zł

Do zadań proponowanych do realizacji w II etapie tj. od 2014 do 2020 roku roku zaliczono w pierwszej kolejności:

- odcinek od km 320+604 Brodowo do km 337+465 początek obwodnicy Jarocina. Dobudowa drugiej jezdni wraz z nowym odcinkiem obejmującym obwodnicę miejscowości Nowego Miasta n. Wartą i wsi Kłęka, na długości 16,861 km i koszcie realizacji 296.964,00 tys. zł .
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej od km 348+233 (rejon węzła „Jarocin”) do km 364+478 (rejon węzła „Pleszew”), będący obwodnicą następujących miejscowości: Witaszyczek, Witaszyc, Kotlina, Suchorzewa i Piekarzewa, na długości 16,245 km i koszcie realizacji 251.798,00 tys. zł
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej wraz z dobudową drugiej jezdni od km 364+478 (rejon węzła „Pleszew”) do km 389+635 (rejon węzła „Franklinów”) w ciągu obwodnicy miejscowości: Pleszew, Zielona Łąka, Kuczków, Krzywosądów, Sobótka, Górzno, Szczury na długości 25,157 km i koszcie realizacji 454.606,00 tys. zł.
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej wraz z dobudową drugiej jezdni od km 408+588 (rejon węzła „Przygodzice”) do km 437+097 (rejon węzła „Hanulin”), w ciągu obwodnic miejscowości: Antonin, Niedźwiedź, Ostrzeszów, Rogaszyce, Kochłowy, Turze na długości 28,509 km i koszcie realizacji 504.896,00 tys. zł
- wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej od km 449+655 (węzeł „Piaski”) do km 468+328, (skrzyżowanie z istniejącą drogą krajową nr 11 w km 476+585 (km drogi krajowej)) w ciągu obwodnic miejscowości: Łęka Opatowska, Siemianice, Kostów, Gałkowice, Byczyna na długości 18,673 km i koszcie realizacji 323.569,00 tys. zł.

Koszt robót przewidzianych do wykonania w II etapie planuje się na 1.831.833,0 tys. zł

Koszt dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 314+520 do km 468+328 wynosi 2.899,663,00 tys. zł (wg średniego kosztu dostosowania do drogi ekspresowej 1 km drogi = 18.852,5 tys. zł/ km)

Koszt dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 287+884 (węzeł „Krzyszyn”) do km 468+328 wynosi 3.418.745,00 tys. zł.

Długość dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 314+520 do km 468+328 wynosi 153,808 km.

Długość dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 287+884 do km 468+328 wynosi 180,444 km.

Koszt jednostkowy dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej wynosi =18.946,29 tys./ km.

6. Urządzenia towarzyszące

Projektowana droga krajowa nr 11 na parametrach drogi ekspresowej wymagać będzie przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej, która znajdzie się w kolizji z nowym układem drogowym.

Przebudowa ww. urządzeń będzie wymagała szczegółowego rozpoznania w następnych stadiach dokumentacji opracowania projektów przełożenia lub zabezpieczenia uzgodnionych z odpowiednimi właścicielami tych urządzeń.

Przebudowa urządzeń polegać będzie na wybudowaniu nowych odcinków o parametrach technicznych istniejących urządzeń i zdemontowaniu kolidujących urządzeń.

- **linie energetyczne**

Kolidujące odcinki linii napowietrznych nn 0,4 kV należy przeprowadzić w przepustach kablowych pod drogą.

Kolidujące odcinki linii napowietrznych SN i WN należy zastąpić nowymi liniami napowietrznymi z wykonaniem odpowiednich obostrzeń.

- **linie telekomunikacyjne:**

Kolidujące linie napowietrzne należy zastąpić liniami kablowymi przeprowadzonymi przepustami pod drogą.

- **urządzenia wodociągowe – kanalizacyjne:**

Przebudowa istniejących wodociągów oraz zabezpieczenie projektowanych przewodów związana jest z koniecznością usunięcia kolizji z projektowanym korpusem drogowym.

Przebudowa polegać będzie na wykonaniu zastępczych odcinków przewodów wraz z ich zabezpieczeniem i wymaganą armaturą oraz na demontażu przewodów wyłączonych z eksploatacji.

W miejscach skrzyżowań przebudowanych przewodów jak i projektowanych przewiduje się wykonanie zabezpieczeń za pomocą rur ochronnych stalowych.

- **sieci gazowe**

Przebudowa istniejących gazociągów polegać będzie na wykonaniu nowych odcinków wraz z ich zabezpieczeniem i wymaganą armaturą oraz na demontażu przewodów wyłączonych z eksploatacji.

W miejscach skrzyżowań przebudowanych gazociągów jak i projektowanych należy przewidzieć wykonanie zabezpieczeń za pomocą rur ochronnych stalowych.

Ze względu na studialny charakter opracowania, nie analizowano szczegółowo urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z planowaną drogą ekspresową. Co należy zabezpieczyć lub co przebudować zostanie zdecydowane w następnych fazach dokumentacji.