

**Załącznik 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 28.08.2026 r.
znak WOOŚ.420.28.2023.JB.138**

Charakterystyka przedsięwzięcia p.n.: „Budowa drogi ekspresowej S11 w województwie śląskim – odcinek 1 od granicy woj. opolskiego do obwodnicy Tarnowskich Gór”
wg wariantu D

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

1.1. Przedmiot inwestycji

Budowa drogi ekspresowej S11 w województwie śląskim, na odcinku od granicy województwa opolskiego (połączenie z obecnie realizowaną obwodnicą m. Olesna) do rzeki Mała Panew (granica powiatów lublinieckiego i tarnogórskiego). Planowane przedsięwzięcie obejmuje realizację optymalnego połączenia drogowego pomiędzy autostradą A1, a planowanym odcinkiem drogi ekspresowej S11 na terenie województwa śląskiego oraz dalej na terenie województwa opolskiego. Efektem rzeczowym planowanej inwestycji będzie budowa nowego odcinka drogi ekspresowej S11 o nawierzchni zdolnej do przenoszenia obciążenia o nacisku 115 kN/oś. Zostaną wybudowane bezkolizyjne węzły, bezkolizyjne skrzyżowania z drogami poprzecznymi i obiekty mostowe. Ponadto wybudowane będą drogi dojazdowe do terenów przyległych, urządzenia ochrony środowiska m.in.: zabezpieczenia przeciwhałasowe oraz przejścia dla zwierząt. Powstaną również odcinki łącznikowe od wybranych węzłów do istniejącego układu komunikacyjnego.

Szczegółowy przebieg dla projektowanego odcinka drogi S11 w wariantcie D przedstawia poniższa tabela nr 1

Tabela nr 1

LOKALIZACJA	PRZEBIEG TRASY
km 0+000.00 początek opracowania	dowiązanie do obecnie realizowanego odcinka S11 na terenie województwa opolskiego (obwodnica Olesna)
km 0+000 – 0+950 CIASNA	Przebieg trasy przez obszar zalesiony, usytuowany po zachodniej stronie istniejącej DK11 (w odległości 200 – 250 m od drogi krajowej). W km 0+315 zaprojektowany został węzeł „Sieraków” (WB), stanowiący połączenie z istniejącą drogą krajową nr 11
km 0+950	Projektowany przejazd drogowy nad drogą powiatową nr 2302S
km 0+950 – 10+235 CIASNA, DOBRODZIEŃ	Przebieg trasy drogi ekspresowej przez tereny zalesione. Na rozpatrywanym odcinku trasy zlokalizowane są przejazdy drogowy na przecinanych ciągach dróg leśnych, przejazd w ciągu drogi powiatowej nr 2306S (ul. Asfaltowa) oraz przejazd nad drogą powiatową nr 2305S (ul. Dobrodzieńska). Na odcinku od km 4+600 do km 5+200 przewidziano rezerwę terenu pod miejsca obsługi podróżnych II kategorii (km 4+600 – 5+200)
km 10+235	Projektowany przejazd drogowy nad drogą gminną (ul. Pietruchowa)

km 10+235 – 11+615 PAWONKÓW	Przebieg trasy drogi ekspresowej przez tereny rolne. Po zachodniej stronie S11 przewidziano budowę dodatkowej jezdni, skomunikowanej z przejazdami w km 10+235 oraz 11+615. Tereny przyległe, usytuowane po wschodniej stronie S11 obsługiwane są przez istniejący układ komunikacyjny
km 11+615	Projektowany przejazd drogowy nad drogą powiatową nr 2308S (ul. Główna)
km 11+615 – 12+295 PAWONKÓW	Przebieg trasy drogi ekspresowej przez tereny rolne. Celem zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów przyległych zaprojektowano odcinki dodatkowych jezdni po obydwu stronach drogi ekspresowej
km 12+295	Projektowany przejazd drogowy w ciągu drogi gminnej nr 668022S (ul. Dąbrowa)
km 12+295 – 14+660 PAWONKÓW, CIASNA, KOCHANOWICE	Przebieg trasy drogi ekspresowej przez tereny rolne. Po obydwu stronach drogi ekspresowej S11 zaprojektowano odcinki dodatkowych jezdni, które w powiązaniu z istniejącym układem komunikacyjnym zapewniają obsługę terenów przyległych
km 14+660	Projektowany przejazd drogowy w ciągu drogi gminnej nr 668030S (ul. Hanuska)
km 14+660 – 15+525 KOCHANOWICE	Przebieg trasy drogi ekspresowej po zachodniej stronie istniejącej DK11 (w odległości ok. 1,7 km od istniejącego węzła „Lubecko”). Obsługa komunikacyjna terenów przyległych realizowana jest poprzez istniejący układ sieci drogowej
km 15+525	Projektowany przejazd drogowy w ciągu drogi powiatowej nr 2313S (ul. Główna)
km 15+525 – 16+385 KOCHANOWICE, PAWONKÓW	Przebieg trasy drogi ekspresowej po zachodniej stronie istniejącej DK11 (w odległości 1,4 – 0,7 km). Po obydwu stronach drogi ekspresowej S11 zaprojektowano odcinki dodatkowych jezdni, które w powiązaniu z istniejącym układem komunikacyjnym zapewniają obsługę terenów przyległych
km 16+385	Projektowany węzeł „Lubliniec Północ” (WB) - połączenie z istniejącą drogą krajową nr 11. Na ciągu istniejącej DK11 zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo, zapewniające połączenie drogi krajowej z łącznicami węzła oraz z drogami gminnymi nr 666027S (ul. Lipska) i nr 440113S (ul. Żeromskiego)
km 16+385 – 17+190 PAWONKÓW	Przebieg trasy drogi ekspresowej po zachodniej stronie istniejącej DK11, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej
km 17+190	Projektowany przejazd drogowy nad drogą gminną nr 668043S (ul. Cegielnianą). W projekcie przewidziano przebudowę odcinka ul. Cegielnianej wraz ze skomunikowaniem drogi gminnej z istniejącą drogą krajową nr 11 (skrzyżowanie typu rondo)

km 17+190 – 18+160 PAWONKÓW LUBLINIEC	Projektowana S11 biegnie istniejącym śladem drogi krajowej nr 11. Na analizowanym odcinku drogi projektowany korytarz S11 przecina istniejącą linię kolejową nr 61 (projektowany wiadukt WS w km 17+690). Na odcinku od linii kolejowej do drogi krajowej nr 46, po prawej stronie S11 zlokalizowane jest CH „Karuzela”. Celem zachowania istniejących obiektów handlowych zachodzi konieczność budowy murów oporowych na w/w odcinku trasy. W analizowanym wariantcie trasy zachodzi konieczność przebudowy odcinka istniejącej drogi krajowej nr 46 – długości około 1,1km – wraz z budową wiaduktu w ciągu drogi krajowej nad linią kolejową nr 61. Po wschodniej stronie DK46 wybudowana zostanie dodatkowa jezdnia, stanowiąca obsługę komunikacyjną terenów przyległych
km 18+160	Projektowany przejazd drogowy nad drogą krajową nr 46. Projekt zakłada przebudowę istniejącego skrzyżowania skanalizowanego, stanowiącego połączenie drogi krajowej nr 46 oraz drogi wojewódzkiej nr 906. Skrzyżowanie skanalizowane zostanie zastąpione skrzyżowaniem typu rondo, zlokalizowanym za projektowanym przejazdem
km 18+160 – 19+290 PAWONKÓW LUBLINIEC	Trasa S11 prowadzona istniejącym śladem drogi krajowej nr 11, po wschodniej stronie dzielnicy mieszkaniowej Wymysławcz. Na całej długości analizowanego odcinka drogi ekspresowej zaprojektowane zostały ekrany dźwiękochłonne. Po wschodniej stronie S11 zaprojektowana została dodatkowa jezdnia, skomunikowana z przejazdami w km 18+160 oraz 19+290
km 19+290	Projektowany przejazd drogowy nad drogą powiatową nr 2322S (ul. Marii Skłodowskiej – Curie)
km 17+740 – 18+730 LUBLINIEC	Projektowana droga ekspresowa S11 prowadzona jest przez tereny lasów lublinieckich istniejącym śladem drogi krajowej nr 11. Od km 21+600 droga ekspresowa zmienia kierunek i odchodzi od przebiegu istniejącej DK11, umożliwiając tym samym ukształtowanie geometrii węzła „Lubliniec Południe”, usytuowanego w km 22+270
km 22+270	Węzeł „Lubliniec Południe” (WB) – połączenie z istniejącą DK11 oraz z DP2351S (ul. Stalmacha, południowy wlot do Lublińca). Istniejące skrzyżowanie skanalizowane, łączące stanowiące połączenie łącznic węzła, drogi krajowej oraz drogi powiatowej
km 22+270 – 28+827 LUBLINIEC	Projektowana droga ekspresowa S11 prowadzona jest przez tereny lasów lublinieckich. Projektowany korytarz S11 został odsunięty od istniejącej drogi krajowej nr 11 w związku z przebiegiem gazociągu wysokoprężnego na odcinku od km 24+600 do km 26+400 (gazociąg usytuowany pomiędzy pasami drogowymi DK11 i drogi ekspresowej). Na odcinku od km 26+400 do końca zakresu opracowania droga ekspresowa prowadzona jest po zachodniej stronie istniejącej DK11 (w odległości 0,1 – 0,5 km). Na rozpatrywanym odcinku trasy zlokalizowane są przejazdy drogowe na przecinanych ciągach dróg leśnych oraz przejazd drogowy nad drogą powiatową nr 2351S (ul. Krupówka). Na analizowanym odcinku drogi projektowany korytarz S11 przecina istniejącą linię kolejową nr 152 (projektowany wiadukt WS w km 25+365)
km 28+826.72 koniec opracowania	Granica powiatów lublinieckiego i tarnogórskiego (rzeka Mała Panew)

1.2. Parametry projektowanej drogi ekspresowej S11

Projektowany odcinek drogi ma parametry jak dla drogi o klasie technicznej S. Jest ona zaprojektowana jako droga dwupasowa, dwujezdniowa, o ograniczonej dostępności.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

klasa techniczna	S (droga ekspresowa)
liczba jezdni	2
szerokość jezdni	7,0 m
liczba pasów ruchu	2 x 2
szerokość pasa ruchu	3,5 m
szerokość pasa awaryjnego	2,5 m
obciążenie nawierzchni	115 kN/oś

Niweleta drogi ekspresowej S11 dostosowana została do istniejącego terenu w miarę możliwości technicznych. Wysokie nasypy (o wysokości > 2,0 m) zaprojektowane zostały w następujących lokalizacjach:

- kolizji z istniejącymi liniami kolejowymi;
- przecięcia z ciekami wodnymi, wymagającymi budowy obiektu inżynierskiego typu MS lub przepustu (konieczność zapewnienia wymaganych światła projektowanych obiektów),
- rejonach projektowanych przejść ekologicznych;
- lokalizacji istniejącej zabudowy wzdłuż drogi poprzecznej - w przypadku występowania zwartej zabudowy mieszkaniowej z dużą ilością zjazdów zastosowano obiektu typu WS (uniknięcie wyburzeń obiektów, zapewnienie dogodnych parametrów zjazdów do posesji).

W miarę możliwości technicznych przewidziano prowadzenie odcinków niwelety S11 w wykopach, umożliwiając tym samym pozyskanie gruntów do budowy nasypów. Kształt niwelety wynika z:

- wymaganych spadków podłużnych;
- wymaganych promieni krzywych wypukłych i wklęsłych;
- wymaganych pochyłeń minimalnych i maksymalnych na projektowanych rampach, na których przewidziano zmianę pochylenia poprzecznego jezdni (minimalne pochylenie niwelety S11 na projektowanych rampach drogowych wynosi 0,9%);
- wymaganych widoczności na zatrzymanie.

Pochylenie niwelety na projektowanych obiektach inżynierskich wynosi min. 0,5%.

1.3. Projektowane węzły drogowe

Droga ekspresowa S11 łączy się z istniejącym układem drogowym poprzez projektowane węzły drogowe.

W ramach węzłów zaprojektowane zostały łącznice typu P1 o następujących parametrach technicznych:

typ łącznicy	P1 – jednopasowa, jednokierunkowa
szerokość jezdni	6,0 m
szerokość pobocza nieutwardzonego	1,5 m
obciążenie nawierzchni	115 kN/oś

Połączenie z drogą ekspresową S11 realizowane jest poprzez równoległe pasy włączania i wyłączania o szerokości 3,5 m. Połączenia z istniejącym układem komunikacyjnym zaprojektowane zostały w postaci skrzyżowań istniejących dróg z projektowanymi łącznicami węzłów.

1.4. Przebudowa istniejącego układu drogowego

W związku z budową nowego przebiegu drogi ekspresowej S11 zachodzi konieczność przebudowy istniejącego układu drogowego, polegającej na budowie przejazdów drogowych lub nowych śladów w/w dróg. Parametry techniczne przebudowywanych odcinków dróg zaprojektowano w oparciu o uzgodnienia z zarządcami dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

1.5. Obsługa terenów przyległych

Celem zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów przyległych zaprojektowano odcinki dodatkowych jezdni o następujących parametrach technicznych:

klasa techniczna	D
szerokość jezdni	3,5 m
szerokość poboczy	0,75 m

Na drogach obsługujących jednopasowych (o szerokości jezdni 3.5 m) zaprojektowane zostały mijanki, umożliwiające mijanie pojazdom, nadjeżdżającym z przeciwnych kierunków ruchu.

Maksymalna odległość pomiędzy projektowanymi mijankami wynosi 250,0m.

Projektowana droga ekspresowa S11 na przeważającej części trasy przebiega przez tereny leśne. Projekt przewiduje lokalizację przejazdów na ciągach głównych dróg leśnych.

Zaproponowane przejazdy umożliwiają prowadzenie gospodarki leśnej, często pełnią również istotną funkcję komunikacyjną i turystyczną dla lokalnych społeczności (w analizowanym obszarze brak rozwiniętej sieci dróg gminnych i powiatowych). Zaprojektowane przejazdy przez drogi leśne posiadać będą następujące parametry techniczne:

klasa techniczna	D
szerokość jezdni	5,0 m
szerokość poboczy bez bariery	0,75 m
szerokość poboczy z barierą	1,5 m

1.6. Obiekty obsługi uczestników ruchu

Droga ekspresowa S11 wyposażona zostanie w urządzenia i obiekty obsługi uczestników ruchu.

Projektowane Miejsca Obsługi Podróżnych podzielone zostaną na strefę parkingowo – techniczną oraz strefę rekreacji.

Na obecnym etapie założono, że powstające na MOP-ach ścieki bytowe będą odprowadzane do środowiska po oczyszczeniu w lokalnych oczyszczalniach ścieków obsługujących w/w obiekty, do parametrów zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2019, poz. 1311).

1.7. Obiekty inżynierskie

a) obiekty mostowe następujących typów:

WS – wiadukty w ciągu drogi ekspresowej S11,

MS – mosty w ciągu drogi ekspresowej S11,

WD – wiadukty w ciągu dróg innych kategorii,

MD - mosty w ciągu dróg innych kategorii,

PZDd / PZDs – dolne przejścia dla zwierząt dużych / średnich

b) przepusty o następujących funkcjach:

Przepusty typu P – przepusty wodne,

Przepusty typu PZM – przejścia dla małych zwierząt,

Przepusty typu P/PZM – przepusty wodne pełniące funkcje przejść dla małych zwierząt.

1.8. Urządzenia ochrony środowiska w tym: przejścia dla zwierząt, ekrany akustyczne i przeciwołnieniowe oraz zieleń, dla których lokalizację i warunki wykonania określono w sentencji decyzji

1.9. Urządzenia oczyszczające wody opadowe

Przed zrzutem wód do odbiorników projektuje się zbiorniki retencyjne lub retencyjno-infiltracyjne oraz urządzenia oczyszczające. Ze względu na przebiegi poszczególnych wariantów przez tereny szczególnie chronione, w tym jednolite części wód, strefy ochrony pośredniej ujęć wód, obszary zasilania ujęć wód podziemnych projektuje się szczelny system odwodnienia oraz urządzenia podczyszczające w postaci osadnika i separatora. Na pozostałych obszarach zostały zastosowane osadniki i studnie zasyfonowane. Przed każdym wylotem do odbiorników – rowów melioracyjnych i rzek, zaprojektowano zastawki odcinające.

1.10. Pozostała infrastruktura techniczna

a) kanalizacja deszczowa z urządzeniami oczyszczającymi

Odwodnienie drogi S11 zaprojektowano za pomocą rowów i kanalizacji deszczowej.

Kanalizację deszczową projektuje się na odcinkach drogi, w których nie jest możliwe odebranie wód deszczowych rowami. Przyjęte rozwiązania odwodnienia drogi wynikają z lokalizacji odbiorników, przepustów, przejść dla zwierząt, projektowanej niwelety drogi S11 spadków podłużnych i poprzecznych. Wody opadowe z nawierzchni projektowanej drogi, na odcinkach z kanalizacją, odprowadzane będą za pomocą wpustów deszczowych do kolektorów grawitacyjnych lub bezpośrednio do rowów drogowych. Ujęte wody będą kierowane do odbiorników - rowów melioracyjnych lub rzek. W miejscach, gdzie nie jest możliwe grawitacyjne odprowadzenie do odbiorników wód zgromadzonych w zbiornikach, należy zastosować przepompownie wód deszczowych.

Przed zrzutem wód do odbiorników projektuje się zbiorniki retencyjne lub retencyjno-infiltracyjne oraz urządzenia oczyszczające. Ze względu na przebiegi poszczególnych wariantów przez tereny szczególnie chronione, w tym jednolite części wód, strefy ochrony pośredniej ujęć wód, obszary zasilania ujęć wód podziemnych projektuje się szczelny system odwodnienia oraz urządzenia podczyszczające w postaci osadnika i separatora. Na pozostałych obszarach zostały zastosowane osadniki i studnie zasyfonowane.

Przed każdym wylotem do odbiorników – rowów melioracyjnych i rzek, zaprojektowano zastawki odcinające.

b) zbiorniki retencyjne

Zbiorniki zostały zaprojektowane w celu odciążenia odbiorników poprzez ograniczenie kulminacji fali dopływu wód opadowych i roztopowych, podczyszczania przed ich odprowadzeniem oraz zwiększenia retencji. Umiejscowione zostały w pobliżu najniższych punktów niwelet rowów drogowych oraz w zagłębieniach terenu, w sposób ułatwiający grawitacyjne odprowadzanie wód. Do zbiorników zostaną doprowadzone wody opadowe i roztopowe pochodzące ze zlewni drogowych oraz terenów zielonych ciążących na drogowy system odwodnienia (przy współdziale systemu rowów drogowych i kanalizacji deszczowej).

c) oświetlenie drogi ekspresowej

Oświetlenie dróg objętych zakresem zadania inwestycyjnego zostało zaprojektowane w lokalizacjach zgodnych z wymogami warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W szczególności przewidziane zostało oświetlenie

następujących obiektów: projektowanych węzłów, obszaru MOP, projektowanych skrzyżowań typu rondo (na połączeniach dróg niższych klas). Na drodze ekspresowej zakres oświetlenia obejmuje całą długość pasów włączenia i wyłączenia oraz odcinki przejściowe.

d) kanał technologiczny

Dokumentacja projektowa drogi ekspresowej S11 w województwie śląskim uwzględnia lokalizację kanału na całej długości projektowanej drogi wewnątrz jej linii rozgraniczających.

1.11. Kolizje z istniejącą infrastrukturą

Projekt przewiduje przebudowę istniejącego uzbrojenia terenu w zakresie kolizji, zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez gestorów sieci. W projekcie przewidziana została także przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą, w tym:

kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna.

Istotnym czynnikiem determinującym przebieg planowanej trasy stanowił istniejący gazociąg wysokiego ciśnienia Tworóg – Komorzno II (z uwagi na wymagane strefy ochronne gazociągu oraz graniczne kąty przecięcia gazociągu z projektowanymi obiektami drogowymi). Przebieg gazociągu został uwzględniony w rozwiązaniach projektowych – zminimalizowano ilość punktów kolizji, parametry projektowanych tras dostosowano do wymaganych przepisami kątów przecięcia (w miarę możliwości technicznych).

Planowana inwestycja koliduje z istniejącymi liniami kolejowymi, będącymi w zarządzie PKP PLK ZLK w Częstochowie. W projekcie założono likwidację kolizji poprzez budowę wiaduktów drogowych nad istniejącymi liniami kolejowymi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach
dr Mirosława Mierczyk-Sawicka
/podpisano elektronicznie/