



Jednostka projektowa

AECOM Polska Sp. z o.o. (dawniej URS)
ul. Puławska 2, 02-566 Warszawa
Biuro
Poznań ul. Chłapowskiego 29, 61-503 Poznań



Inwestor

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a
60-763 Poznań

Faza projektu	Zamierzenie budowlane
Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowe STES	Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Piła
	Nazwa kontraktu Opracowania projektowe dla budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Piła.
	Nazwa i adres obiektu Droga ekspresowa S11 Szczecinek – Piła Województwo zachodniopomorskie i wielkopolskie Powiat Szczecinecki, Złotowski i Pilski, gminy: Szczecinek, Okonek, Jastrowie, Tarnówka, Krajenka, Szydłowo, Piła.
Nr tomu I/III	Nazwa opracowania / elementu opracowania UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA Tabelaryczne zestawienie wyrażonych w ankietach postulatów i protestów społecznych wraz z analizą i rozpatrzeniem wszystkich zgłoszonych wniosków

Nr egzemplarza	Nr umowy / nr projektu	Data opracowania	Rewizja
	O.PO.D-3.2413.98.2015 / 60568733	05.2019r.	00

Nr Tomu	Tytuł opracowania
ETAP I	
TOM A	CZĘŚĆ OGÓLNA
TOM A I.	Część opisowa
TOM A II.	Część rysunkowa
TOM A III.	Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów zadania inwestycyjnego
TOM A IV.	Podsumowanie i wnioski
TOM B	STUDIUM GEOLOGICZNO-INŻYNIERSKIE, OPINIA GEOTECHNICZNA, DOKUMENTACJA HYDROGEOLOGICZNA
TOM B I.	Studium geologiczno-inżynierskie
TOM B II.	Opinia geotechniczna
TOM B III.	Dokumentacja hydrogeologiczna
TOM C	CZĘŚĆ TECHNICZNA DROGOWA
TOM C I.	Część drogowa opisowa
TOM C II.	Część drogowa rysunkowa
TOM C III.	Załączniki:
Załącznik C.1	Uzgodnienia i opinie zadania inwestycyjnego
TOM D	CZĘŚĆ TECHNICZNA – OBIEKTY INŻYNIERSKIE
TOM D I.	Część opisowa – obiekty inżynierskie
TOM D II.	Część rysunkowa – obiekty inżynierskie
TOM E	ANALIZY I PROGNOZY RUCHU
TOM F	ZAŁOŻENIA ORGANIZACJI RUCHU
TOM G	OPRACOWANIA EKONOMICZNO-FINANSOWE
TOM G I.	Zbiorcze zestawienie kosztów
TOM G II.	Harmonogram realizacji i finansowania zadania inwestycyjnego
TOM G III.	Analiza efektywności ekonomicznej zadania inwestycyjnego
TOM G IV.	Analiza wrażliwości i ryzyka
TOM H	OPRACOWANIA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA
TOM I	UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA
TOM I I.	Materiały promocyjne
TOM I II.	Raporty ze spotkań społecznych
TOM I III.	Tabelaryczne zestawienie wyrażonych w ankietach postulatów i protestów społecznych wraz z analizą i rozpatrzeniem wszystkich zgłoszonych wniosków
TOM I IV.	Kopie wniosków i protestów
TOM J	PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Spis treści

1. ZASADY ZLICZANIA ANKIET	4
1.1 Metodologia zliczania	4
1.2 Zestawienie wyników ankiet	5
1.2.1 Zestawienie wyników dla gminy Szczecinek	5
1.2.2 Zestawienie wyników dla gminy Okonek	6
1.2.3 Zestawienie wyników dla gminy Jastrowie	7
1.2.4 Zestawienie wyników dla gminy Tarnówka	8
1.2.5 Zestawienie wyników dla gminy Krajenka	9
1.2.6 Zestawienie wyników dla gminy Szydłowo	10
1.2.7 Zestawienie wyników dla gminy Piła	11
1.2.8 Preferencje Gmin	12
2. ZESTAWIENIE ANKIET	13
2.1. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Szczecinek	13
2.2. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Okonek	14
2.3. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Jastrowie	30
2.4. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Tarnówka	35
2.5. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Krajenka	49
2.6. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Szydłowo	50
2.7. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Piła	72
3. PODSUMOWANIE	77
4. PISMA	80
4.1 Pismo Nadleśnictwa Okonek ZG.224.1.2.2019	81
4.2 Odpowiedź dotycząca wniosków Nadleśnictwa Okonek	85
4.3 Pismo z dnia 05.02.2019r. w sprawie rozpatrzenia proponowanych przez przedstawicieli mieszkańców alternatywnych wariantów przebiegów drogi ekspresowej S11 – wniosek w zakresie konsultacji społecznych dotyczących przebiegu drogi S-11 na odcinku Szczecinek –Piła	86

4.4 Odpowiedź na pismo z dnia 05.02.2019r. w sprawie rozpatrzenia proponowanych przez przedstawicieli mieszkańców alternatywnych wariantów przebiegów drogi ekspresowej S11	90
4.5 Ankieta wypełniona przez Shell Polska Sp. z o.o.	95
4.6 Odpowiedź GDDKiA na ankietę wypełnioną przez Shell Polska Sp. z o.o.	96
4.7 Wiadomość e-mail z dnia 04.03.2019r. w sprawie lokalizacji MOP.....	98
4.8 Odpowiedź na wiadomość z dnia 04.04.2019r. w sprawie lokalizacji MOP	100
4.9 Notatka ze spotkania z mieszkańcami gminy Szydłowo, m. Dobrzyca i Krępsko, które odbyło się w dniu 05.02.2019r.	102
5. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	105
Spis rysunków:.....	106
1. Plan orientacyjny 1.1	
2. Plan orientacyjny 1.2	

1. ZASADY ZLICZANIA ANKIET

1.1 Metodologia zliczania

Zliczanie ankiet otrzymanych od mieszkańców rozpoczęto od podziału na sześć gmin, Szczecinek, Okonek, Jastrowie, Tarnówka, Szydłowo i Piła (Gmina Krajenka nie przesłała żadnych ankiet). W pierwszym etapie zliczano głosy na podstawie punktu 1 ankiety tj. „Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11”. Opracowano poniższe tabele, w których wyróżniono ilość głosów oddanych na poszczególne warianty 1,2,3 oraz ilość głosów przeciw danemu wariantowi. Uwzględniono również głosy („za” i „przeciw”) oddane na kilka wariantów równocześnie. Podsumowano wszystkie głosy a następnie stworzono wykresy słupkowe oraz kołowe z podziałem dla każdej gminy.

W następnym etapie oprócz zliczonych głosów z punktu 1 ankiety odniesiono się do preferencji mieszkańców wskazanych w punkcie 2 ankiety tj. „Uwagi i wnioski dotyczące projektowanych przebiegów drogi ekspresowej S11”. W punkcie 2 ankiety, którą otrzymali mieszkańcy była również możliwość zapisania uwag oraz wniosków w zakresie proponowanych przebiegów drogi ekspresowej S11. Jeżeli w uwagach pojawiła się informacja o konieczności analizowania dodatkowych wariantów, wówczas w podsumowaniu odniesiono się do wszystkich tego typu wniosków.

Mieszkańcy gminy Szczecinek w trakcie spotkań informacyjnych oraz po spotkaniu informacyjnym przekazali 1 ankietę, mieszkańcy gminy Okonek przekazali 67, Jastrowie 45, Tarnówka 386, Szydłowo 194, natomiast mieszkańcy gminy Piła przekazali 14 ankiet. W sumie po spotkaniach informacyjnych, ze wszystkich gmin wpłynęło 707 ankiet.

1.2 Zestawienie wyników ankiet

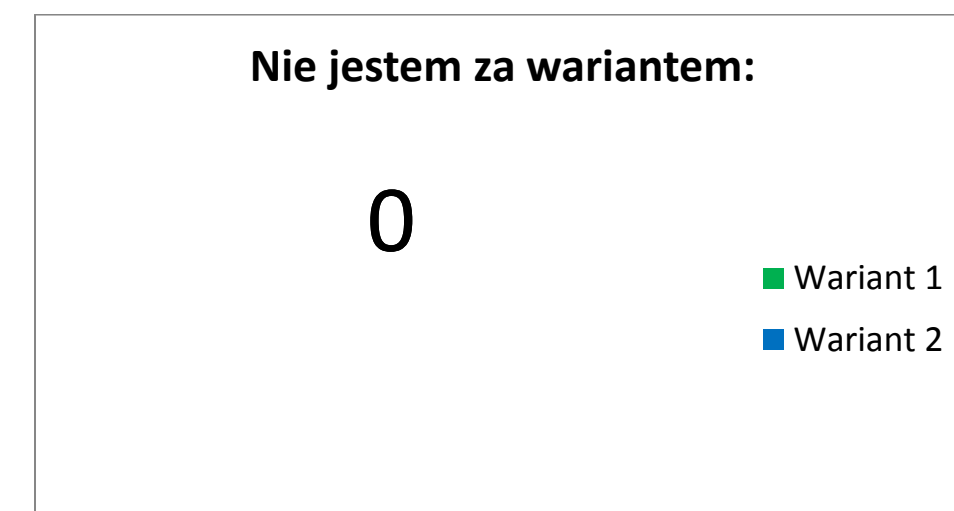
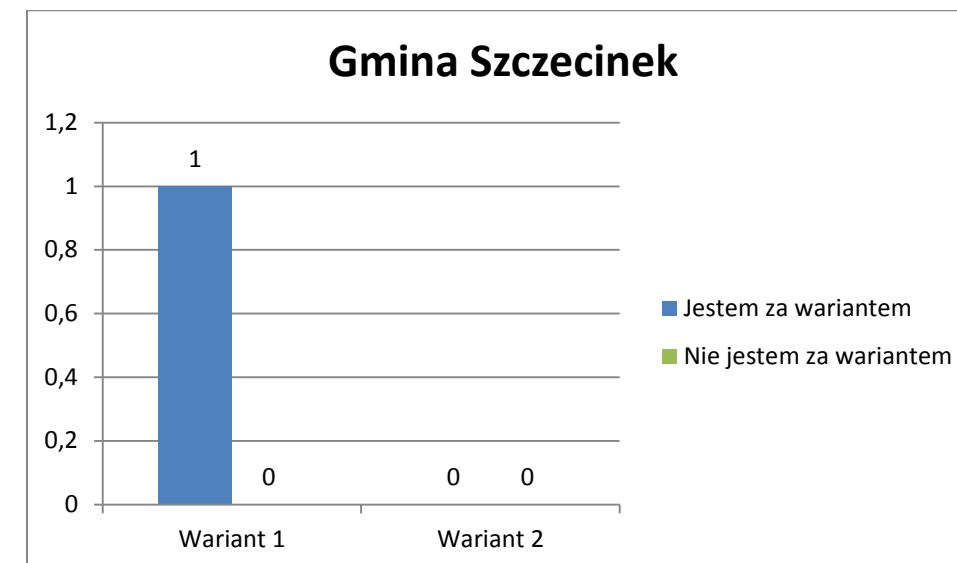
Ze względu na fakt, że część osób nie zaznaczyło w ankietach zarówno jaki wariant preferują, a jaki nie, liczby zebranych głosów znajdujące się w tabelach w podsumowaniu mogą nie odpowiadać liczbie złożonych ankiet.

1.2.1 Zestawienie wyników dla gminy Szczecinek

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienia ankiet dla gminy Szczecinek z wyliczeniem, ile osób jest „za” oraz „przeciwko” danemu wariantowi, oraz wykonano wykresy słupkowe oraz kołowe dla gminy Szczecinek.

Gmina Szczecinek				
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11				
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:		
1	1	1	0	
2	0	2	0	
1 i 2	0	1 i 2	0	
Brak opinii		0		
Podsumowanie				
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:		
Wariant 1	1	0		
Wariant 2	0	0		
brak opinii	0			

Zestawienie liczby głosów z Gminy Szczecinek



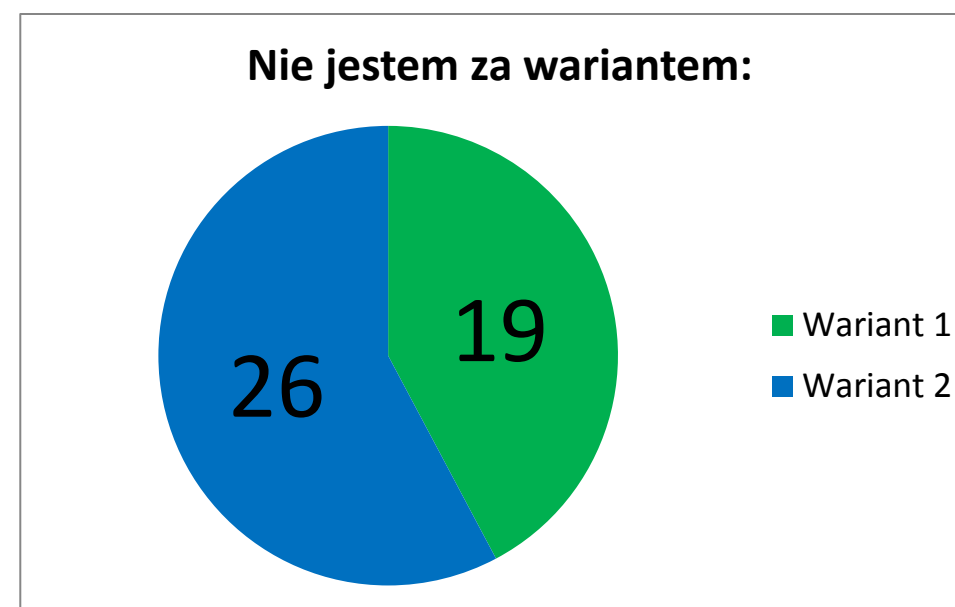
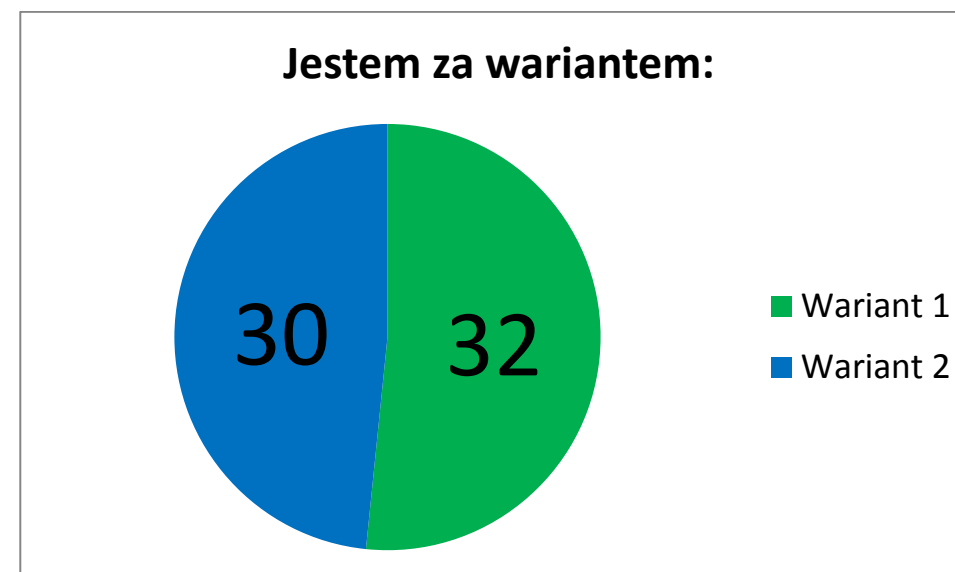
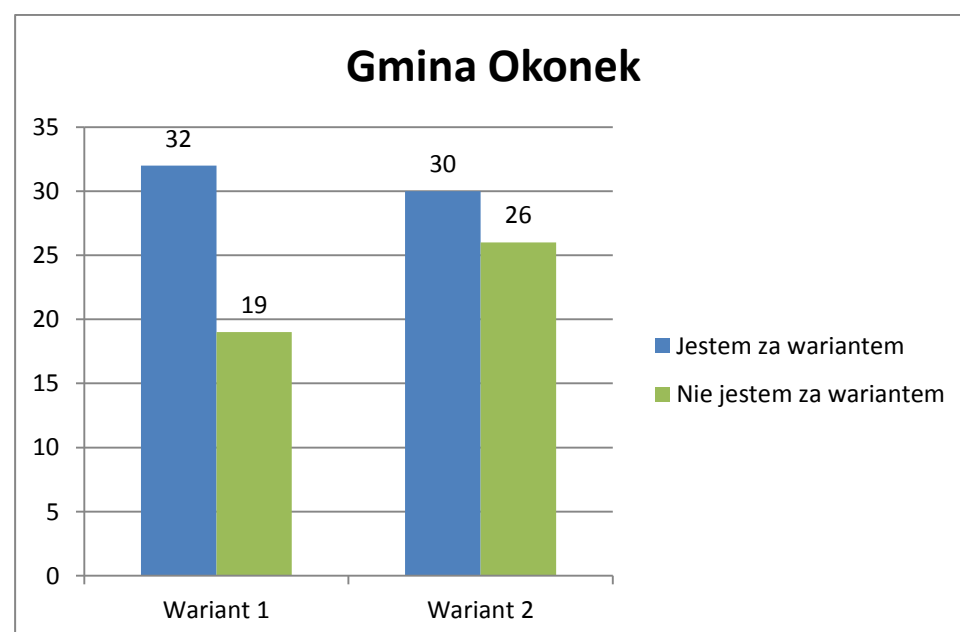
Na podstawie powyższych wykresów oraz otrzymanej ankiety z Powiatu szczecineckiego, wynika, że oba warianty są akceptowane ze wskazaniem na wariant 1. Jednak ilość oddanych ankiet nie wskazuje na duże zainteresowanie społeczne przebiegiem S11 na terenie gminy Szczecinek.

1.2.2 Zestawienie wyników dla gminy Okonek

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienia ankiet dla gminy Okonek z wyliczeniem, ile osób jest „za” oraz „przeciwko” danemu wariantowi, oraz wykonano wykresy słupkowe oraz kołowe dla gminy Okonek.

Gmina Okonek				
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
	1	31	1	19
	2	29	2	26
	1 i 2	1	1 i 2	0
Brak opinii		6		
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	32		19	
Wariant 2	30		26	
brak opinii				

Zestawienie liczby głosów z Gminy Okonek.



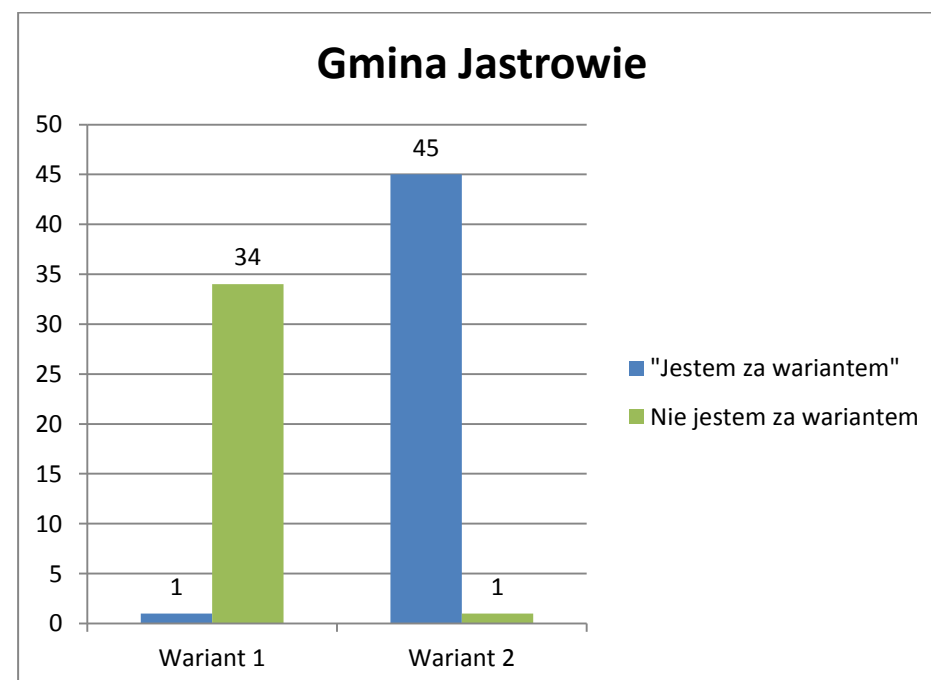
Na podstawie powyższych wykresów oraz otrzymanych ankiet, wynika, że oba warianty są porównywalnie akceptowane. Większe poparcie uzyskał jednak wariant 1. Wyniki nie wskazują jednoznacznie, który wariant uzyskuje większe poparcie społeczne.

1.2.3 Zestawienie wyników dla gminy Jastrowie

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienia ankiet dla gminy Jastrowie z wyliczeniem, ile osób jest „za” oraz „przeciwko” danemu wariantowi, oraz wykonano wykresy słupkowe oraz kołowe dla gminy Jastrowie.

Gmina Jastrowie				
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
		1	1	1
	2	45	2	1
	1 i 2	0	1 i 2	0
	Brak opinii		0	
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	1		34	
Wariant 2	45		1	
brak opinii	0			

Zestawienie liczby głosów z Gminy Jastrowie.



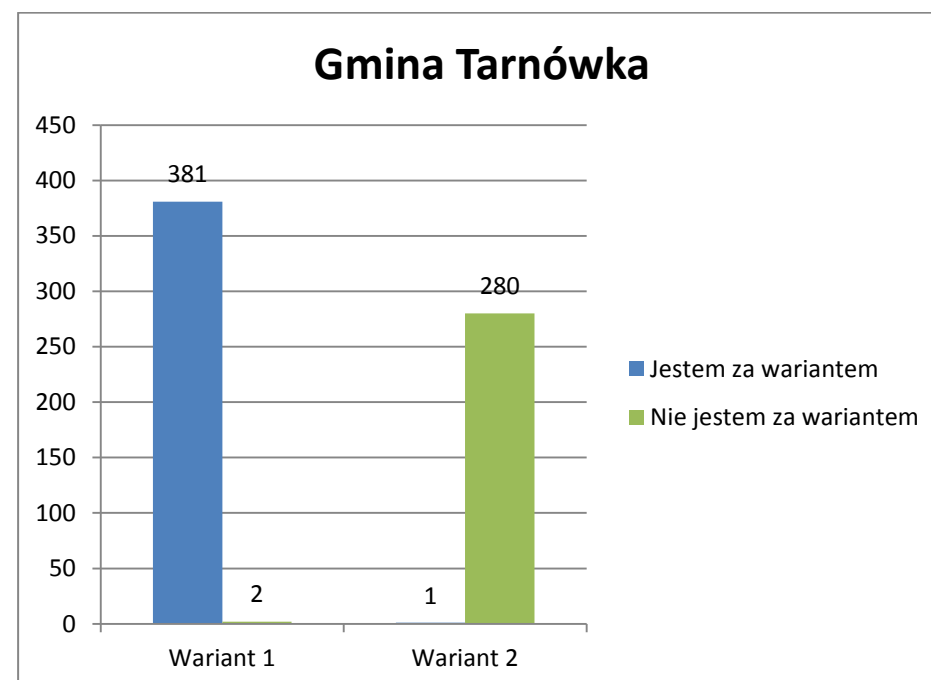
Na podstawie powyższych wykresów oraz otrzymanych ankiet, wynika, że dużo większe poparcie uzyskał wariant 2. Wyniki wskazują jednoznacznie, że wariant 1 na terenie Gminy Jastrowie nie ma poparcia społecznego.

1.2.4 Zestawienie wyników dla gminy Tarnówka

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienia ankiet dla gminy Tarnówka z wyliczeniem, ile osób jest „za” oraz „przeciwko” danemu wariantowi, oraz wykonano wykresy słupkowe oraz kołowe dla gminy Tarnówka.

Gmina Tarnówka				
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
	1	381	1	1
	2	1	2	279
	1 i 2	0	1 i 2	1
Brak opinii		8		
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	381		2	
Wariant 2	1		280	
brak opinii	8			

Zestawienie liczby głosów z Gminy Tarnówka.



Na podstawie powyższych wykresów oraz otrzymanych ankiet, wynika, że dużo większe poparcie uzyskał wariant 1. Wyniki wskazują jednoznacznie, że wariant 2 na terenie Gminy Jastrowie nie ma poparcia społecznego.

1.2.5 Zestawienie wyników dla gminy Krajenka

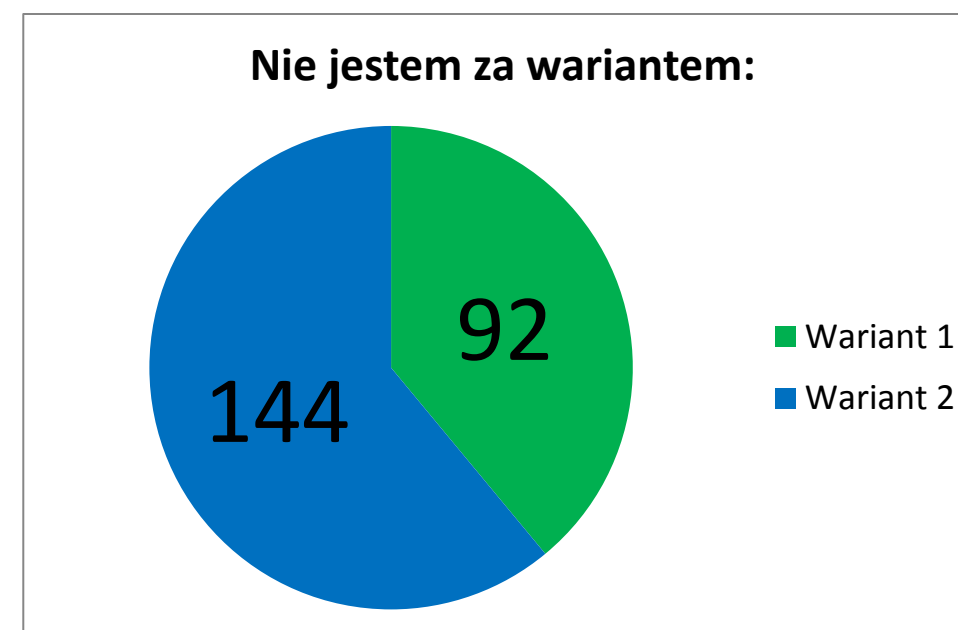
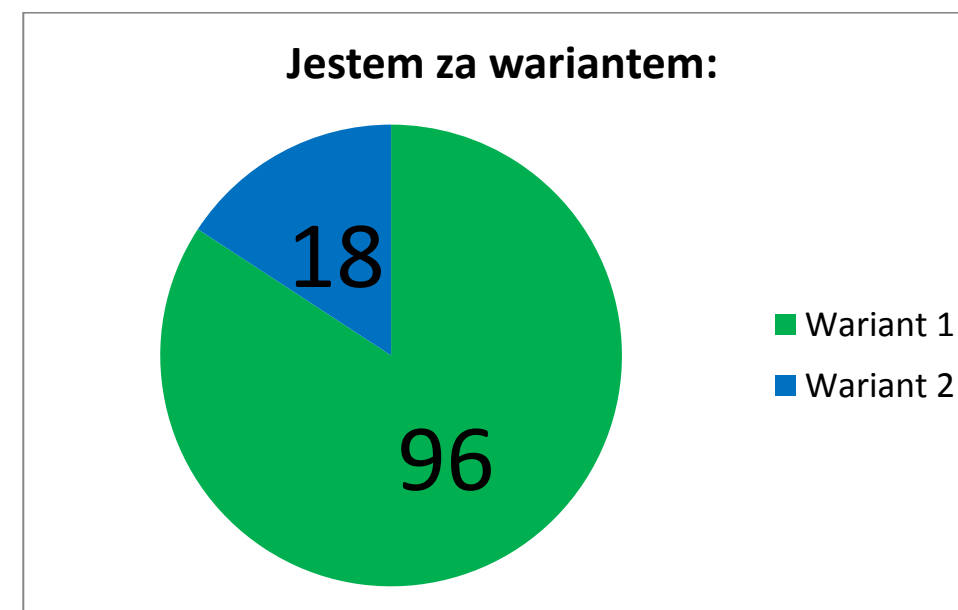
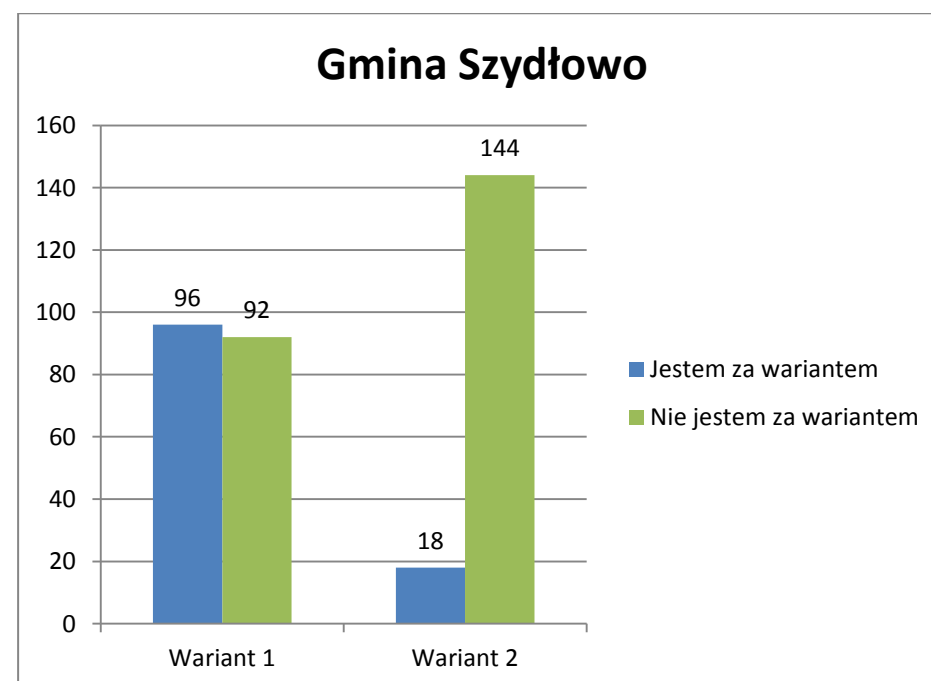
Brak ankiet

1.2.6 Zestawienie wyników dla gminy Szydłowo

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienia ankiet dla gminy Szydłowo z wyliczeniem, ile osób jest „za” oraz „przeciwko” danemu wariantowi, oraz wykonano wykresy słupkowe oraz kołowe dla gminy Szydłowo.

Gmina Szydłowo				
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
		1	96	1
	2	18	2	70
	1 i 2	0	1 i 2	74
	Brak opinii		0	
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	96		92	
Wariant 2	18		144	
brak opinii				

Zestawienie liczby głosów z Gminy Szydłowo.



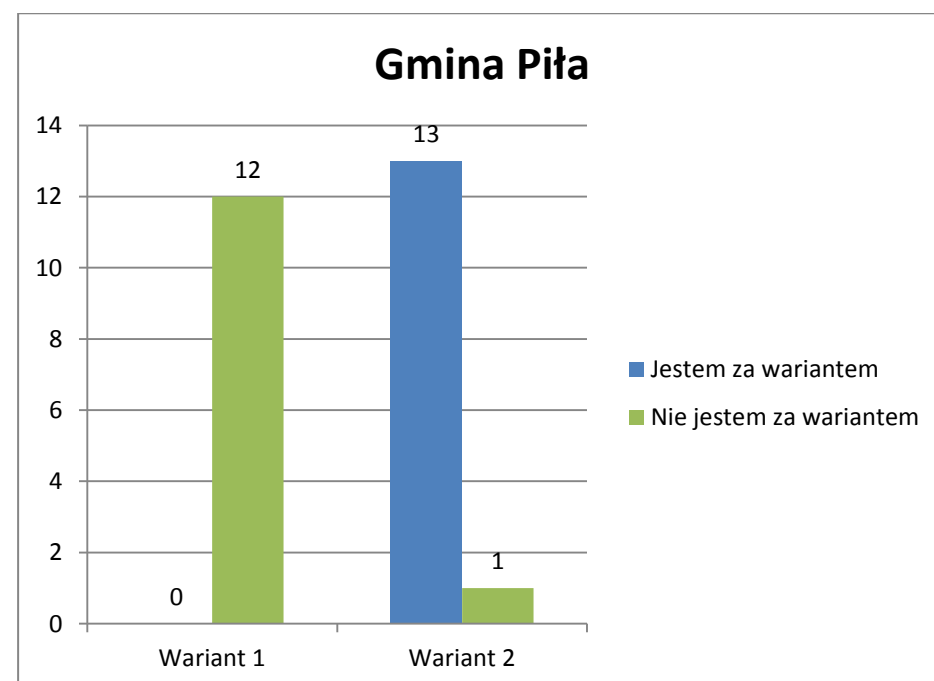
Na podstawie powyższych wykresów oraz otrzymanych ankiet, wynika, że oba warianty posiadają dużą liczbę przeciwników. Większe poparcie uzyskał wariant 1. Wariant ten również ma mniejszą liczbę przeciwników. Wyniki wskazują jednoznacznie, że wariant 1 uzyskuje większe poparcie społeczne niż wariant 2.

1.2.7 Zestawienie wyników dla gminy Piła

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienia ankiet dla gminy Piła z wyliczeniem, ile osób jest „za” oraz „przeciwko” danemu wariantowi, oraz wykonano wykresy słupkowe oraz kołowe dla gminy Piła.

Gmina Piła				
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
	1	0	1	11
	2	13	2	0
	1 i 2	0	1 i 2	1
	Brak opinii		0	
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	0		12	
Wariant 2	13		1	
brak opinii				

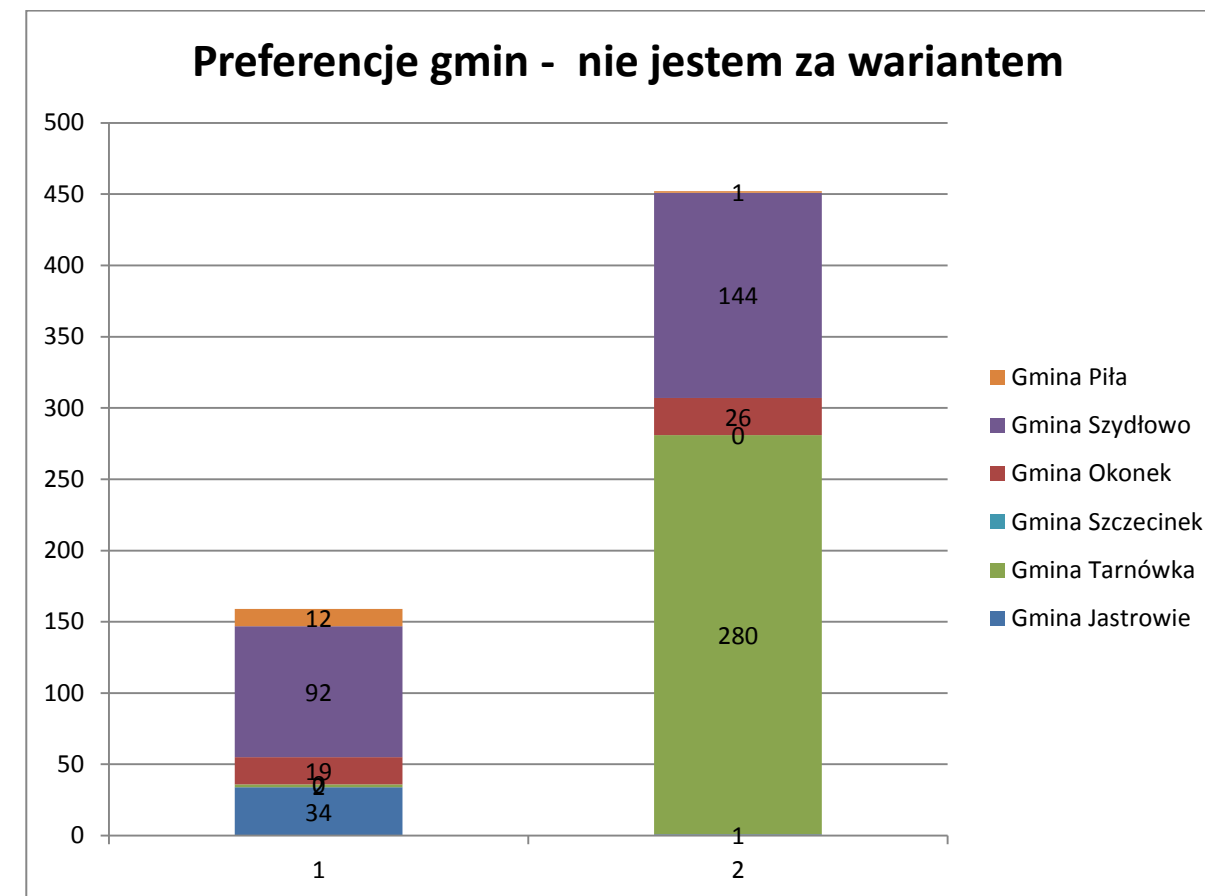
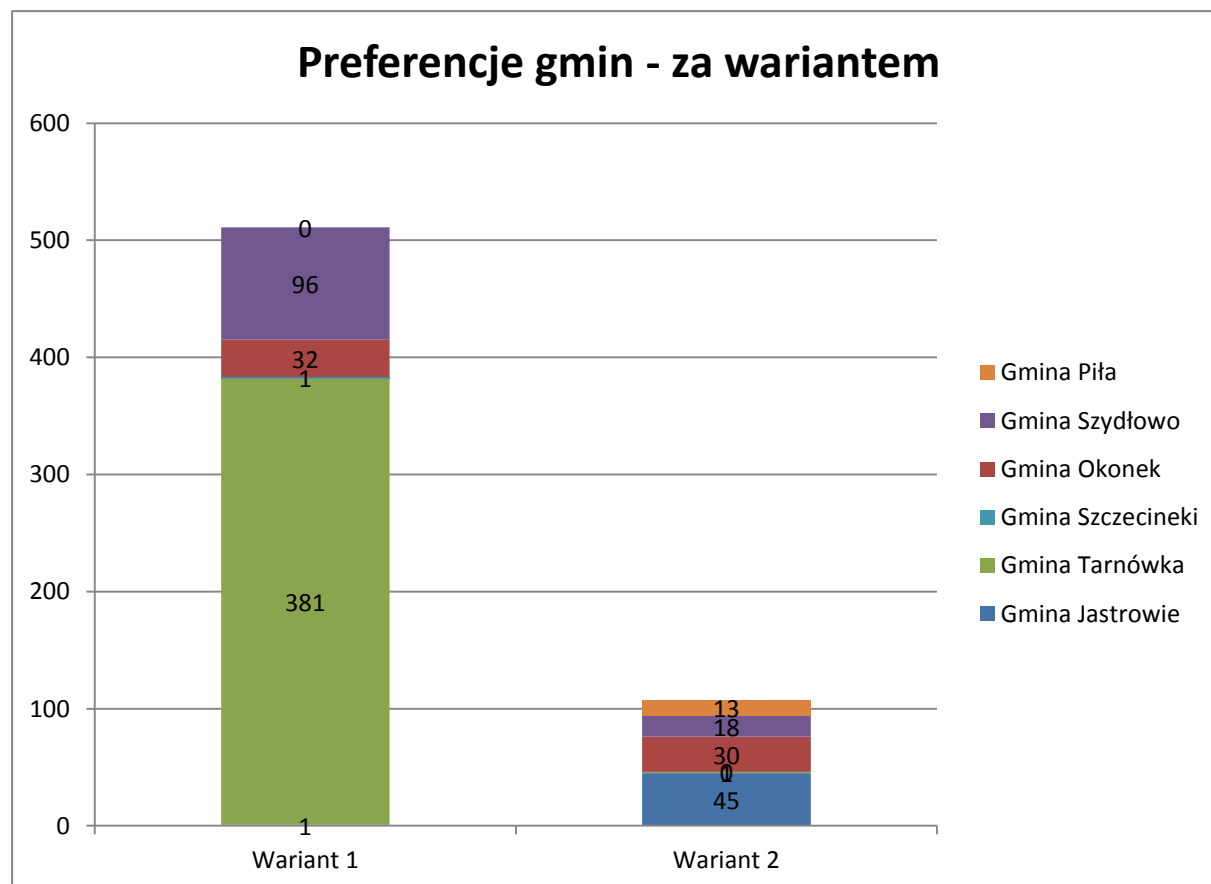
Zestawienie liczby głosów z Gminy Piła.



Na podstawie powyższych wykresów oraz otrzymanych ankiet, wynika, że dużo większe poparcie społeczne uzyskał wariant 2. Jednak ilość oddanych ankiet nie wskazuje na duże zainteresowanie społeczeństwa przebiegiem S11 na terenie gminy Piła.

1.2.8 Preferencje Gmin

Na kolejnych dwóch wykresach zestawiono preferencje gmin – za wariantem oraz przeciw wariantowi.



Przy założeniu uwzględnienia tylko punktu 1 ankiety wynika, że największą ilość głosów „za wariantem” ze wszystkich gmin uzyskał wariant 1 w przeważającej większości głosy zostały złożone przez mieszkańców gminy Tarnówka.

2. ZESTAWIENIE ANKIET

2.1. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Szczecinek

Gmina Szczecinek				
Lp.	Treść wniosku		Analiza i rozpatrzenie wniosków społecznych	
1.	Powiat szczecinecki akceptuje obydwa warianty na swoim terenie. Lokalizacja węzła Turowo i jego rozwiązanie są satysfakcjonujące. Wskazanie w ankiecie na wariant 1.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.	
Gmina Szczecinek				
Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
	1	1	1	0
	2	0	2	0
	1 i 2	0	1 i 2	0
	Brak opinii		0	
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	1		0	
Wariant 2	0		0	
brak opinii			0	
Brak wniosków społecznych				

2.2. Tabełaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Okonek

Gmina Okonek		
Lp.	Treść wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosków społecznych
1.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
2.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
3.	Wariant 2 jest korzystniejszy wg mnie z względu połączenia dróg 11/22 w Podgaju, omijając przy tym miejscowość Podgaje i łącząc drogę 22 z S11 przed miejscowością Podgaje.	
4.	Kategorycznie nie zgadzam się z wariantem numer 1, ponieważ przechodzi on przez największy w EU rezerwat wrzosowisk, co jest główną atrakcją tych terenów. Wariant nr 2 przechodzi przez już zurbanizowane tereny, wykorzystanie ich pod drogę nie pogorszy stanu środowiska, jak to jest w wariantcie nr 1	Oddziaływanie wariantów na przyrodę zostanie dokładnie przeanalizowane w materiałach stanowiących załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wg danych pozyskanych na etapie studium korytarzowego wariant nr 1 nie wchodzi w obszar rezerwatu wrzosowisk. Szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza jest wykonywana aktualnie tj. na etapie STEŚ. Ponadto w ramach obecnego etapu STEŚ przeprowadzono zostanie analiza wielokryterialna, która oceni każdy z wariantów m.in. pod kątem środowiskowym oraz społecznym.
5.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
6.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
7.	Dotyczy działek 576/4, 576/5 obręb Lotyń. Wersja 2-ga przeszłaby przez obie działki o długości 1300 m. Podzieli pole w klasie III i IV na małe działki – utrudni dojazd, pole straci wartość. Na polu są już słupy wysokiego napięcia a teraz jeszcze droga.	Dojazd do działek jest zapewniony drogami gminnymi, powiatowymi, krajowymi i dojazdowymi wzdłuż S11, każda działka po wybudowaniu drogi ekspresowej będzie miała dostęp do drogi publicznej. Ponadto ostateczna decyzja o konieczności wykupu nastąpi na etapie procedowania decyzji ZRID (pod warunkiem pozyskania finansowania na realizację). Decyzja ZRID zatwierdza projekt budowlany oraz projekt podziału nieruchomości, a następnie po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID, dokonywane są wypłaty odszkodowań zgodnie z <i>Ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych z 10.04.2003</i> . Postępowanie odszkodowawcze procedowane jest przez Wojewodę.
8.	Wariant 2 przebiega przez grunty rolne o dużej powierzchni, dzięki temu pola tego będą mogły być wciąż użytkowane rolniczo. Położenie węzła Podgaje jest wysoce uzasadnione z uwagi na połączenie 2 dróg krajowych 11 i 22. Wariant 1 przekieruje cały ruch z drogi nr 11 przez osiedla mieszkaniowe w Okonku, nieprzystosowane do takiego natężenia ruchu. Ponadto wariant 1 powoduje jeszcze większe rozdrobnienie gruntów rolnych indywidualnych rolników, przebiega przez tereny nowo zmeliorowane, dofinansowane przez rolników i UE.	Na etapie koncepcji Programowej oraz późniejszym etapie Projektu Budowlanego każda zidentyfikowana i napotkana na etapie budowy kolizja z infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu będzie przebudowana w celu zapewnienia jej ciągłości.
9.	Wariant 2 przebiega przez grunty rolne o dużej powierzchni, co nie będzie utrudniało ich dalszego użytkowania. Wariant 1 będzie przebiegał w bliskiej odległości od zabudowań i ul. Brzozówka. Dodatkowo trasa ta podzieli moją nieruchomość (własnościową) znacząco utrudniając jej dalsze użytkowanie. W naszym przypadku jest to nieliczna działka o znacznej powierzchni ok. 7 ha, która zostanie podzielona. W przypadku wyboru tego wariantu proszę o przesunięcie drogi jak najbliżej krawędzi działki.	Na wskazanym odcinku droga ekspresowa przecina linię kolejową pod kątem zgodnym z obowiązującymi warunkami technicznymi. W związku z powyższym niemożliwe jest odsunięcie drogi w kierunku granicy nieruchomości. Jednakże GDDKiA wraz z Projektantem będą starali się zaprojektować korpus drogowy drogi S11 oraz przebudowę drogi powiatowej w możliwie minimalnym zakresie oraz ponownie przeanalizuje konieczność budowy dodatkowej jezdni obsługującej teren przyległy, tak by maksymalnie zminimalizować zajętość terenu na wskazanej nieruchomości.
10.	Pomimo, że wariant 2 dzieli rozłóg mojego gospodarstwa to wydaje się być on dobrze skomunikowany od strony Wojnowka i nie utrudnia przejazdów roboczych drogami lokalnymi, zarówno względem przebiegu wariantu 1.	Wycena nieruchomości nastąpi po wydaniu decyzji ZRID przez rzeczoznawcę majątkowego ustanowionego przez Urząd Wojewódzki
11.	Przebieg wariantu 2 nie powoduje nadmiernego rozdrobnienia działek rolniczych i przebiega w znaczącej odległości od zabudowań gospodarczych i mieszkalnych. Nie powoduje on znacznych utrudnień dla lokalnej społeczności.	Wycena nieruchomości nastąpi po wydaniu decyzji ZRID przez rzeczoznawcę majątkowego ustanowionego przez Urząd Wojewódzki
12.	W imieniu własnym oraz mieszkańców wsi Babi Dwór przedstawiam wnioski i uwagi dotyczące projektowanych przebiegów drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Piła na terenie Gminy Okonek. Nadmieniam, że w czerwcu 2018 odbyło się w Urzędzie Miejskim w Okonku spotkanie w sprawie przebiegu drogi S-11 przez tereny gminy Okonek. Były wniesione wnioski i uwagi, których do dzisiaj nie uwzględniono tych najpilniejszych, a mianowicie: Nie rozpoczęto konsultacji z mieszkańcami poszczególnych wsi i miejscowości oraz właścicielami gruntów trasy przebiegu tej drogi, która wg 2. wniosku powinna przebiegać jak najdalej od wsi, miejscowości czy pojedynczych zabudowań i gospodarstw. Jak widać na	Ad.1) przyjmujemy wskazanie wariantu nr 1 jako preferowany przez społeczność m. Babi Dwór; Ad.2) GDDKiA Autostrad prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:

	<p>załączonym do ankiet szkicu, nie zmieniono ani o 1 m trasy przebiegu tej drogi. Wnioski oraz odpowiedzi w załączeniu. Poniżej nowe wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zainteresowani mieszkańcy Babiego Dworu opowiadają się za wariantem 1 i są przeciwni wariantowi 2. 2) Bez względu na wybór wariantu przebieg drogi powinien być jak najdalej, najbardziej oddalony od wsi, miejscowości oraz pojedynczych zabudowań czy gospodarstw. Jak widać na załączonym szkicu, jest to możliwe. 3) Przy projektowaniu przebiegu trasy najpierw powinny odbyć się konsultacje ze społeczeństwem a dopiero robić projekty przebiegu tej drogi. Wy zaczynacie od tyłu najpierw projekt, później konsultacje, uwagi i wnioski społeczeństwa, nie może to stawiać mieszkańców przed faktem dokonanym. 4) Wykup i wycena nieruchomości i gruntów nie może odbywać się w dziki sposób. Musi to odbywać się z udziałem obu stron, państwa i właścicieli nieruchomości, gruntów. Nie może to być jednostronny dyktat państwa pod osłoną specustawy. 5) Powinna być zrekompensowana strata właścicieli nieruchomości i gruntów spowodowana obniżeniem wartości pozostałych niewymienionych gruntów po wybudowaniu tej drogi. Obniżenie wartości spowodują rozdzielania poszczególnych działek a także z trudnościami dojazdowymi do gruntów działek niezajętych ale oddzielonych trasą także dojazd do nich to kilka a nawet kilkanaście kilometrów będzie wynosiła. <p>Do tych wniosków i uwag dołączamy wnioski z dnia 19.06.2018 r. oraz odpowiedzi GDDKiA z dnia 20.08.2018 r. Nasze pisemne wnioski i uwagi są zredagowane na piśmie ponieważ brak jest miejsca w ankiecie i są tak samo ważne jak w ankiecie i stanowią jej część i bezwzględnie są tak samo wyrażają opinie społeczne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ad.3) GDDKiA jako organ administracji rządowej zobowiązana jest do działania w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa. W związku z powyższym konsultacje zostały zorganizowane na właściwym etapie prac projektowych. Ponadto informujemy, że w ramach aktualnego etapu prac spotkania ze społeczeństwem nie są wymagane ustawowo, a jedynie wynikają z wewnętrznych zarządzeń Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Podczas postępowania administracyjnego nad wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ prowadzący Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska przeprowadzi kolejne, formalne konsultacje społeczne zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;</p> <p>Ad.4 i 5) Wywłaszczenie polega na pozbawieniu – w drodze decyzji – prawa własności. A prawa te nie mogą być nabyte w drodze umowy cywilnej. Tak więc Nie ma tutaj mowy o wykupie w formie aktu notarialnego. Ponadto ostateczna decyzja o konieczności wykupu nastąpi na etapie procedowania decyzji ZRID (pod warunkiem pozyskania finansowania na realizację). Decyzja ZRID zatwierdza projekt budowlany oraz projekt podziału nieruchomości, a następnie po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID, dokonywane są wypłaty odszkodowań zgodnie z <i>Ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych z 10.04.2003</i>. Postępowanie odszkodowawcze dotyczące wysokości odszkodowania procedowane jest przez Wojewodę, a wycena dokonana przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego . GDDKiA jest płatnikiem odszkodowań. Na każdym etapie postępowania tj. wszczęcie postępowania, powołanie rzeczoznawcy majątkowego, poinformowanie o zebraniu pełnego materiału do wydania decyzji administracyjnej – informowani są i mogą brać w tym czynny udział dotychczasowi właściciele. Mogą wnosić o wyjaśnienia, rozprawę administracyjną oraz odwołać się od decyzji odszkodowawczej. Do każdej nieruchomości po podziale musi być zapewniony dojazd – tak prawny jak i fizyczny. Może to być również poprzez służebność przejazdu. Nie ma możliwości wypłaty odszkodowań za obniżenie wartości gruntów pozostałych poza drogą – tzn. takich których decyzja ZRID nie ingeruje. Żadne przepisy prawa nie przewidują takiej rekompensaty. Można dochodzić takich roszczeń w drodze cywilno-prawnej ...</p> <p>Nieruchomość dla której część działki została przeznaczona pod budowę a pozostała część nie nadaje się do właściwego dotychczasowego wykorzystania, może zostać przez nas nabyta jako tzw. resztówka. Ale nie jest już to postępowanie administracyjne. Co do zasady na właścicielu ciąży obowiązek udowodnienia ,że z takich a nie innych powodów ta pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania.</p>
<p>13.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Dołączony szkic przebiegu drogi obu wariantów bardzo nieczytelny, brak oznaczenia działek i miejscowości. 2) Przebieg drogi w obu wariantach powinien być jak najbardziej oddalony od poszczególnych miejscowości i pojedynczych zabudowań, miejsca gruntów na to 	<p>Ad.2) GDDKiA Autostrad prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich</p>

	<p>pozwała.</p> <p>3) Odszkodowania wg wyceny wspólnej rzeczoznawców i właścicieli gruntów.</p> <p>4) Rekompensata za utraconą wartość gruntów po wybudowaniu drogi. Każda forma opinii musi być przyjęta.</p>	<p>usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ad.3) i 4)</p> <p>Wywłaszczenie polega na pozbawieniu – w drodze decyzji – prawa własności. A prawa te nie mogą być nabyte w drodze umowy cywilnej. Tak więc Nie ma tutaj mowy o wykupie w formie aktu notarialnego.</p> <p>Ponadto ostateczna decyzja o konieczności wykupu nastąpi na etapie procedowania decyzji ZRID (pod warunkiem pozyskania finansowania na realizację). Decyzja ZRID zatwierdza projekt budowlany oraz projekt podziału nieruchomości, a następnie po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID, dokonywane są wypłaty odszkodowań zgodnie z <i>Ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych z 10.04.2003</i>. Postępowanie odszkodowawcze dotyczące wysokości odszkodowania procedowane jest przez Wojewodę, a wycena dokonana przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego . GDDKiA jest płatnikiem odszkodowań.</p> <p>Na każdym etapie postępowania tj. wszczęcie postępowania, powołanie rzeczoznawcy majątkowego, poinformowanie o zebraniu pełnego materiału do wydania decyzji administracyjnej – informowani są i mogą brać w tym czynny udział dotychczasowi właściciele. Mogą wnosić o wyjaśnienia, rozprawę administracyjną oraz odwołać się od decyzji odszkodowawczej.</p> <p>Do każdej nieruchomości po podziale musi być zapewniony dojazd – tak prawny jak i fizyczny. Może to być również poprzez służebność przejazdu.</p> <p>Nie ma możliwości wypłaty odszkodowań za obniżenie wartości gruntów pozostałych poza drogą – tzn. takich których decyzja ZRID nie ingeruje. Żadne przepisy prawa nie przewidują takiej rekompensaty. Można dochodzić takich roszczeń w drodze cywilno-prawnej ...</p> <p>Nieruchomość dla której część działki została przeznaczona pod budowę a pozostała część nie nadaje się do właściwego dotychczasowego wykorzystania, może zostać przez nas nabyta jako tzw. resztówka. Ale nie jest już to postępowanie administracyjne. Co do zasady na właścicielu ciąży obowiązek udowodnienia ,że z takich a nie innych powodów ta pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania.</p>
<p>14.</p>	<p>1) Bez względu na wybór wariantu przebieg drogi powinien być jak najbardziej oddalony od miejscowości i pojedynczych zabudowań czy gospodarstw, miejsca jest dość.</p> <p>2) Jak widać z oznaczeń, które są nieczytelne, nie uwzględnicie postulatów społeczeństwa.</p> <p>3) Odszkodowania mają być wg wyceny jednej jak i drugiej (właściceli) strony, nie ma samowoli.</p> <p>4) Szkic i mapa bardzo nieczytelne. Nie tylko ta ankieta, ale każda forma uwag i opinii musi być uwzględniona może bardziej niż ankieta.</p>	<p>Ad.1).</p> <p>GDDKiA Autostrad prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z

		<p>liniami kolejowymi – min. 60 stopni).</p> <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ad. 2.).</p> <p>Postulaty społeczne są każdorazowo poddawane analizie pod kątem możliwości wprowadzenia do opracowań, niemniej jednak nie zawsze jest to możliwe ze względu na rozmiar i charakter inwestycji.</p> <p>Ad.3.).</p> <p>Wywłaszczenie polega na pozbawieniu – w drodze decyzji – prawa własności. A prawa te nie mogą być nabyte w drodze umowy cywilnej. Tak więc nie ma tutaj mowy o wykupie w formie aktu notarialnego.</p> <p>Ponadto ostateczna decyzja o konieczności wykupu nastąpi na etapie procedowania decyzji ZRID (pod warunkiem pozyskania finansowania na realizację). Decyzja ZRID zatwierdza projekt budowlany oraz projekt podziału nieruchomości, a następnie po uzyskaniu ostateczności decyzji ZRID, dokonywane są wypłaty odszkodowań zgodnie z <i>Ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych z 10.04.2003</i>. Postępowanie odszkodowawcze dotyczące wysokości odszkodowania procedowane jest przez Wojewodę, a wycena dokonana przez niezależnego rzeczoznawcę majątkowego . GDDKiA jest płatnikiem odszkodowań.</p> <p>Na każdym etapie postępowania tj. wszczęcie postępowania, powołanie rzeczoznawcy majątkowego, poinformowanie o zebraniu pełnego materiału do wydania decyzji administracyjnej – informowani są i mogą brać w tym czynny udział dotychczasowi właściciele. Mogą wnosić o wyjaśnienia, rozprawę administracyjną oraz odwołać się od decyzji odszkodowawczej.</p> <p>Do każdej nieruchomości po podziale musi być zapewniony dojazd – tak prawny jak i fizyczny. Może to być również poprzez służebność przejazdu.</p> <p>Nie ma możliwości wypłaty odszkodowań za obniżenie wartości gruntów pozostałych poza drogą – tzn. takich których decyzja ZRID nie ingeruje. Żadne przepisy prawa nie przewidują takiej rekompensaty. Można dochodzić takich roszczeń w drodze cywilno-prawnej ...</p>
15.	<p>Bez względu na wybór wariantu przebieg drogi S-11 powinien być jak najbardziej oddalony od miejscowości jak i pojedynczych gospodarstw. Jestem za wariantem 1. Nie jesteśmy za wariantem 2.</p>	<p>GDDKiA Autostrad prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>W przypadku wyboru wariantu powodującego konieczność przeprowadzenia wykupów nieruchomości zabudowanych, na kolejnym etapie prac (Projekt Budowlany) opracowywanym w ramach realizacji w trybie Projektuj i Buduj zastosowanie będą miały zapisy Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
16.	<p>1) Przebieg drogi powinien być jak najbardziej oddalony od pojedynczych miejscowości i pojedynczych zabudowań. 2) Jestem za wariantem 1.</p>	<p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km,

		<p>- konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).</p> <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p>
17.	Wariant 2 – utrudnienia komunikacyjne, magazyny gosp., rynki zbytu.	<p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Jednakże projektując nową drogę ekspresowa zapewnione zostaną dojazd do wszystkich nieruchomości sąsiadujących z projektowanym pasem drogowym drogi S11 poprzez dodatkowe jezdnie do obsługi terenów przyległych oraz wiadukty drogowe na drogach poprzecznych.</p>
18.	Wariant 2 – generuje kłopoty z komunikacją Lotyń-Skoki oraz w pozostałych miejscowościach Węgorzewo, Glinki. Lotyń – siedziba spółki – pozostałe miejscowości to usytuowanie pól uprawianych przez spółkę.	Zaprojektowany jest wiadukt drogowy ~WD km 6+847 umożliwiający komunikację Lotyń-Skoki oraz podłączenie dróg powiatowej 1003P i 1004P. Zaprojektowany wiadukt WD w ~km 8+972 umożliwi komunikację Lotyń - Glinki - Węgorzewo
19.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
20.	Jestem za wariantem 2 przebiegającym przez działki, których jestem właścicielką, tj. 151, 153, 139/3.	Pani głos zostanie ujęty w analizie wielokryterialnej w kryterium społecznym mającej na celu ocenę i uszeregowanie poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S11.
21.	Jako radny Rady Miejskiej w Okonku, wybrany z okręgu Podgaje chciałbym poinformować iż wg mojej wiedzy i rozmów z mieszkańcami wsi Podgaje pochlebnie wyrażają swoją opinię za wariantem 2.	Pana głos zostanie ujęty w analizie wielokryterialnej w kryterium społecznym mającej na celu ocenę i uszeregowanie poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S11.
22.	Droga przejdzie ponad 1300 m przez moje pole tj. 95 ha podzieli na dwie części i utrudni dojazd. Pole jest to kl. III i IV. Pole straci wartość. Jestem za wariantem 1.	Zostanie wydłużona droga dojazdowa po zachodniej stronie S11 do działki 576/4 Każda działka / pole uprawne będzie miało zapewniony dojazd po wybudowaniu inwestycji drogowej.
23.	Proszę uwzględnić działka 328/6. Jak dzieci będą dojeżdżały do szkoły, wywóz nieczystości i śmieci oraz transport drewna do domu, idzie kabel telefoniczny i utrudniony na trasie Okonek – Lędyczek do działki 328/6. Brak możliwości korzystania z mediów typu Internet, telewizja, telefon brak zasięgu nadajników kable idą pod ziemią.	Na etapie Koncepcji Programowej oraz późniejszym etapie Projektu Budowlanego każda zainwentaryzowana i napotkana na etapie budowy kolizja z infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu (w tym branża teletechniczna) będzie przebudowana w celu zapewnienia jej ciągłości. Każda działka będzie miała zapewniony dojazd po wybudowaniu inwestycji drogowej. Komunikacja jest zapewniona przez wiadukt WD w ~km 16+064 (Lędyczek –Okonek)
24.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
25.	Przy wariantcie 2 moja działka rolna nr 31 znajdzie się po drugiej stronie drogi S11 co bardzo mi utrudni uprawę gdyż będę miał utrudniony dojazd. Natomiast działka nr 35 będzie przecięta drogą dojazdową.	Zostanie przyjęte minimalne zajęcie działek pod drogi dojazdowe. Dojazd został zapewniony przez wiadukt WD ~km 8+972 na drodze powiatowej 1005P
26.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Utrudniony będzie dostęp do pól uprawianych przez rolników z miejscowości Podgaje – pola kl. III i IV. 2) Zagrożona będzie przyroda ekosystem przez przecięcia i wytypowanie przez ten obszar drogi ekspresowej nr 11. 	Ad.1 i 3). Dojazd do pól będzie do każdej działki zapewniony za pomocą dróg publicznych w tym dróg dojazdowych realizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej.

	<p>3) Utrudniony będzie dojazd do miejscowości Podgaje, Chwalimie, Lędyczek.</p>	<p>Na drogach prowadzących do m. Podgaje i Lędyczek zaprojektowane są wiadukty drogowe. Na drogach w kierunku m. Chwalimie są dwie propozycje przejazdu w ~km 17+242 i ~km 18+832, które zostały zaproponowane przez Nadleśnictwo. Zaakceptowana została lokalizacja wiaduktu drogowego w ~km 18+832. Lokalizacja przejazdu na drodze gminnej 10022P zdaniem projektanta nie jest konieczna ze względu na bliską lokalizację (~1,1km) przejazdu na drodze powiatowej 1008P (Lędyczek – Okonek). Z miejscowości w Chwalimie do miejscowości Okonek pozostaje dogodny dojazd drogą krajową dk22 i dk11.</p> <p>Ad.2).</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji, będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego w tym także na krajobraz i zostanie sporządzony zgodnie z zapisami ustawy o ocenie z dnia 02.10.2008r</p>
27.	<p>Utrudniony dojazd do miejscowości Lędyczek, Podgaje, Lędyczek. Zachwiana ekologia, która jest na tym obszarze ze względu na wytyczenie drogi S11.</p>	<p>Dojazd został zapewniony przez wiadukt WD ~km 16+064 na drodze powiatowej 1008P. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>
28.	<p>Wariant 1 odetnie dostęp mieszkańców przyległych miejscowości między innymi Brokęcina do lasu. Przetnie szlaki migracyjne zwierzęcy leśnej.</p>	<p>Przejazdy w lesie zostały zaproponowane przez Nadleśnictwo. Zaakceptowano pozytywnie przejazdy WD ~ km 11+479 i WD ~ km 15+662. Szczegółowa lokalizacja przejść dla zwierząt zostanie wyznaczona po zakończeniu inwentaryzacji przyrodniczej i analizie dostępnych materiałów, a następnie ich lokalizacja zostanie zatwierdzona przez RDOŚ w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.</p>
29.	-	<p>Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.</p>
30.	-	<p>Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.</p>
31.	<p>Nie dotyczy mnie.</p>	<p>Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.</p>
32.	-	<p>Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.</p>
33.	-	<p>Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.</p>
34.	<p>Proponowany przebieg drogi S-11 w wariantach 1 czy w 2 nie dotyczy mojego miejsca zamieszkania, dlatego powstrzymam się od wyboru. Pozostawiam to władzom gminy i osobom bezpośrednio zainteresowanym przebiegiem drogi.</p>	<p>Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.</p>
35.	<p>W dołączonym aneksie.</p> <p>W związku z przedstawieniem studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego drogi S11 przebiegającej przez gminę Okonek pragnę złożyć swoje uwagi i zastrzeżenia.</p> <p>1) Jako mieszkaniec, rolnik i przedsiębiorca prowadząca swoją działalność w m. Anielin 9 nie mogę zaakceptować propozycji przebiegu drogi według wariantu 2 „wschodniego”, tj. oznaczonego na udostępnionej mapie kolorem niebieskim. W wariantach tym trasa miałaby przebiegać przez należące do mnie nieruchomości, w bezpośredniej bliskości domu, stajni i innych budynków gospodarskich. Od blisko 15 lat prowadzę w tym samym miejscu gospodarstwo agroturystyczne i stajnię rekreacyjno-sportową. Poczyliłam znaczne nakłady finansowe i rzeczowe na budowę i przystosowanie mojej nieruchomości, zdobyłam grono stałych klientów, a „Stajnia Anielin” stała się rozpoznawalna nie tylko w Wielkopolsce. Co więcej, planuję dalsze poważne inwestycje w to przedsięwzięcie (m.in. budowę hali do jazdy konnej, nowoczesnych magazynów i budynków przeznaczonych na przetwórstwo spożywcze).</p> <p>2) Odebranie najbardziej niezbędnych do prowadzenia tej działalności części nieruchomości i „umiejscowienie” jej pomiędzy dwiema ruchliwymi drogami</p>	<p>GDDKiA w miarę technicznych, prawnych i ekonomicznych stara się zaspokoić w miarę możliwości interesy społeczne. Niemniej jednak, sugerowane przesunięcie drogi ekspresowej w kierunku wschodnim, spowodowałoby zwiększenie odległości Pani zabudowań od drogi ekspresowej, kosztem przybliżenia lub nawet konieczności wykupu nieruchomości zlokalizowanej na działce 628 (po drugiej stronie drogi ekspresowej), w związku z czym korekty takiej nie możemy dokonać.</p> <p>Lokalizacja MOP została wstępnie zaproponowana, więc jeszcze może ulec zmianie. Lokalizacja MOP zostanie ostatecznie zatwierdzona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Akceptacja wniosku o zaprojektowanie wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej 1006P. Dodatkowa jezdnia zostanie zaprojektowana po zachodniej stronie drogi S11 od drogi powiatowej nr 1006P do km ok. 12+500 w celu zapewnienia dojazdu do poszczególnych nieruchomości. Drogi zostaną tak poprowadzone żeby w minimalny sposób ingerować w działki prywatne.</p> <p>Ponadto wyjaśniamy: - Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU.</p> <p>Raport rooś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu</p>

<p>doprowadzi wprost do konieczności zamknięcia mojego przedsięwzięcia, któremu poświęciłam całe swoje życie. Nie sposób wyobrazić sobie turystów przyjeżdżających do gospodarstwa agroturystycznego, w którym tuż za oknem przebiega ruchliwa droga.</p> <p>3) Niemożliwe jest prowadzenie w tych warunkach hodowli koni i zapewnienia bezpieczeństwa ludziom i zwierzętom. Specyfika hodowli koni zakłada zapewnienie im odpowiedniej ilości ruchu, a to wiąże się z koniecznością wyznaczenia znacznych powierzchni pastwiskowych. Pastwiska te nie mogą znajdować się w miejscach, gdzie występują czynniki stresogenne (ruch, hałas) oraz negatywnie oddziałujące na zdrowie (spaliny, metale ciężkie osadzające się na trawach).</p> <p>4) Nie da się także prowadzić hodowli innych zwierząt (w tej chwili są to kozy i owce), a moje dotychczasowe starania o możliwość sprzedaży ekologicznej żywności tracą rację bytu.</p> <p>5) W zakresie prowadzonych przeze mnie upraw zbóż powyższe zastrzeżenia pozostają jak najbardziej aktualne (zanieczyszczenie, ograniczenie areału, który przez lata w drodze kolejnych wyrzeczeń powiększałam). Nadto znacznie zwiększy to koszty prowadzonej przeze mnie działalności chociażby ze względu na konieczność zakupu dodatkowych ilości zbóż, pasz, siana, słomy itd.</p> <p>6) Z szerszego punktu widzenia kwestionowany wariant drogi rozdziela również inne gospodarstwa na terenie Anielina, utrudniając chociażby wielu osobom dojazd do pól i pastwisk, na których prowadzona jest produkcja rolna (tak wyglądać będzie to też w moim przypadku).</p> <p>7) Z drugiej strony według wariantu 1 „zachodniego” droga przebiegałaby w większości przez tereny niezamieszkałe, a więc nie powodowałaby tylu problemów i zagrożeń. Zatem wariant ten uwzględniałby nie tylko interes społeczny w budowie drogi, ale i mój usprawiedliwiony interes prywatny. Co więcej, według tego wariantu planowane jest wybudowanie tylko jednego MOP-u, podczas, gdy projekt 2 zawiera dwa takie miejsca, co wiąże się ze zmniejszeniem kosztów inwestycji. Nie sposób pominąć faktu, iż wariant pierwszy przebiega w większej części przez tereny należące (według mojej wiedzy) do Skarbu Państwa.</p> <p>8) O ile jednak przyjęty by został wariant dla mnie niekorzystny („2”), to chciałabym, aby droga przebiegałaby jak najbliżej wschodniej granicy mojej działki. W ten sposób nie dzieliłaby mojej nieruchomości, nie zniszczyła najlepszego w tej chwili do koni pastwiska i nie przebiegałaby w naprawdę bezpośredniej bliskości budynków. Proponowana odległość 60 metrów jest absurdalna. Należy w tym miejscu odnieść się do sygnalizowanych przez Panią Martę Kurcin – właścicielki działki nr 628/3 – zastrzeżeń dotyczących wzniesionych hal ogrodniczych. Po pierwsze, inwestycje te były czynione w ciągu ostatnich dwóch lat, kiedy powszechna była wiedza o możliwości wytyczenia tędy drogi S11. Ponadto, co wynika z samej nazwy hale ogrodnicze nie mają charakteru stałego i są niezwykle łatwe do przeniesienia. Już obserwacja przez mnie samego procesu ich montażu na sąsiedniej działce wskazuje, że jest to kwestia najwyżej kilku dni i nie wymaga nawet użycia ciężkiego sprzętu. Tymczasem moje budynki mają w całości charakter murowany.</p> <p>9) Jeżeli chodzi o drogi dojazdowe do mojego gospodarstwa i przejazd do części mojej nieruchomości po drugiej stronie drogi S11 to wskazuję, iż najrozsądniejsze jest utrzymanie dotychczasowego sposobu, tj. wzdłuż przebiegającej obok mojego gospodarstwa drogi powiatowej z tym, że wymagane byłoby wykonanie przejazdu przez (nad, pod) drogą S11 umożliwiającego bezpieczny przejazd wierzchem dla jeźdźców. Nadto konieczne z mojego punktu widzenia jest wytyczenie drogi czy nawet ścieżki (gruntowej) od mojego gospodarstwa w kierunku Okonka (do lasu).</p>	<p>obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>- Zanieczyszczenia powietrza. We wspomnianym powyżej raporcie ROŚ analizuje się również wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza w rejonie inwestycji. Zostaną wykonane stosowne obliczenia sprawdzające, czy ruch pojazdów na planowanej drodze nie będzie powodował przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz.87) (z wyłączeniem terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny). W tym miejscu należy dodać, że na innych drogach krajowych gdzie prowadzone były pomiary jakości powietrza, zanieczyszczenia znajdowały się tylko w pasie drogowym. Na terenie przylegającym do pasa drogowego nie stwierdzono przekroczeń wartości zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego. W związku z tym, negatywny wpływ projektowanej inwestycji na hodowlane zwierzęta nie powinien mieć miejsca.</p> <p>Ponadto droga istniejąca dk 11 zostanie pozbawiona kategorii drogi krajowej i stanie się drogą wojewódzką (obsługująca ruch lokalny). Ruch ciężki zostanie przeniesiony na drogę ekspresową.</p>
--	---

36.	Droga ekspresowa S11 nie dotyczy moich pól, działek. Przystaje na wybór Gminy Okonek.	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
37.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
38.	S11 nie dotyczy moich pól, dlatego decyzję zostawiam władzom Gminy Okonek.	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
39.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
40.	Wariant numer 1 przylega bardzo blisko mojego domu i w razie czego jak by przebiegała to bym bardzo prosił o zamontowanie ekranów akustycznych.	Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.
41.	Ten wariant wydaje mi się najkorzystniejszy dla środowiska ponieważ omija większe wioski i miasto Okonek. To ma znaczenie dla ludności i całego środowiska. W najmniejszym stopniu narusza podział gruntów uprawnych. Cały transport przejezdny ominie większość wiosek i miasto Okonek. Będzie to miało pozytywny wpływ na nasze regionalne środowisko.	Pana głos zostanie ujęty w analizie wielokryterialnej w kryterium społecznym mającej na celu ocenę i uszeregowanie poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S11.
42.	W przypadku realizacji wariantu nr 2 wskazane byłoby wykonanie ekspertyzy budynków, ponieważ prace mogą mieć negatywny wpływ.	Wszystkie niezbędne prace będą zapewnione przez wykonawcę robót podczas prac budowlanych. Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, inwentaryzacja budynków i innych budowli w sąsiedztwie placu budowy oraz dróg transportowych wykorzystywanych w trakcie budowy zostanie przeprowadzona przez Wykonawcę prac budowlanych realizującego inwestycję drogową.
43.	W miejscowości Przybysław prowadzę ekologiczną uprawę roślin. Jeżeli S11 będzie przebiegać wariantem 2, moja uprawa będzie w dużej odległości od mojej szkółki, co pozytywnie wpłynie na jakość uprawianych roślin z korzyścią dla odbiorców i konsumentów. Dlatego wnioskuję o przebieg drogi S11 wariantem 2 w trosce o ekologiczne uprawy.	- Zanieczyszczenia powietrza. W raporcie ROOŚ sporządzonym na potrzeby procedowania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, analizuje się również wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza w rejonie inwestycji. Zostaną wykonane stosowne obliczenia sprawdzające, czy ruch pojazdów na planowanej drodze nie będzie powodował przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz.87) (z wyłączeniem terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny). W tym miejscu należy dodać, że na innych drogach krajowych gdzie prowadzone były pomiary jakości powietrza, zanieczyszczenia znajdowały się tylko w pasie drogowym. Na terenie przylegającym do pasa drogowego nie stwierdzono przekroczeń wartości zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego. W związku z tym, negatywny wpływ projektowanej inwestycji na uprawy nie powinien mieć miejsca.
44.	Uprzejmie proszę przy budowie drogi przy posesji o montaż ekranów ochraniających przed hałasem.	Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Raport będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.
45.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
46.	Jestem za tym, żeby trasa szła jak najdalej od siedzib ludzkich.	GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego,

		<p>zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji. Minimalizacja wyburzeń jest jednym z podstawowych założeń stosowanych przy projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej.</p>
47.	W razie budowy wariantu nr 1, którego nie chcę proszę o przejazd pod wiaduktem na drodze Lotyń – Kruska – Wilcze Laski i wjazd z drugiej strony pod wiadukt o wysokość i szerokość na przejazd kombajnu zbożowego oraz tirów odbierających płody rolne.	Akceptacja wniosku. Przejazd może być zlokalizowany pod drogą S11 w ~km 6+000 wg wariantu 1. Wniosek jest zasadny ze względów komunikacyjnych.
48.	W razie budowy drogi wariantu nr 1 proszę o przejazd pod wiaduktem w kierunku Lotynia i o asfalt przed tym urządzeniem wzdłuż kolei.	Przejazd będzie zlokalizowany pod drogą S11 w ~km 6+000 wg wariantu 1. Wniosek jest zasadny ze względów komunikacyjnych.
49.	Zbyt daleko oddalony zjazd do Okonka. Nasilenie ruchu na ul. Kolejowej może znacznie wzrosnąć, co może znacząco wpływać na remonty tej drogi.	Przejazd może być zlokalizowany pod drogą S11 w ~km 6+000 wg wariantu 1. Wniosek jest zasadny ze względów komunikacyjnych.
50.	W wariantcie 1 droga S11 ma przebiegać bezpośrednio obok naszych zabudowań, co wpływanie na zakłócenie ciszy i spokoju w naszym codziennym życiu na starsze lata.	Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Raport ROOŚ będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.
51.	Przebieg drogi S11 w wariantcie 1 przecina w połowie moje dwie działki nr 446 i 447/2 dzieląc je na cztery osobne działki. Pozbawi mnie to części gruntów oraz obniży wartość podzielonych działek. Spowoduje to duże utrudnienia w uprawie w/w działek polegające na braku bezpośredniego dojazdu na moje działki podzielone drogą S11.	Dla obsługi pól zostaną zaprojektowane jezdnie dodatkowe, przejazd na drugą stronę umożliwiony poprzez wiadukt w ciągu drogi powiatowej nr 1000P.
52.	Wnioskuje o maksymalne 1 km oddalenie od zabudowań mieszkalnych m. Babi Dwór projektowanej drogi ekspresowej S11 dla wariantu 1 i wariantu 2, ponieważ jest na to miejsce lasy i pola są w obu stron i w obecnym projekcie dla wariantu nr 1 od zabudowań mieszkalnych do drogi ekspresowej S11 jest tylko 200 m, dla wariantu nr 2 400 m, co nie stanowi dla mieszkańców korzyści komfortu akustycznego, o którym zapewnia STEŚ. Zwracam uwagę, że wykonanie drogi ekspresowej S11 dla projektowanego wariantu nr 1 winno być oddalone o 1 km od istniejącej DK11 by poprawić komfort akustyczny dla mieszkańców. Zmniejszenie natężenia ruchu na DK11 w sąsiedztwie (200 m) drogi ekspresowej S11 z dwoma pasami ruchu w jednym kierunku nie przyniesie korzyści, a wręcz przeciwnie same uciążliwości dla mieszkańców.	GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę: <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).

		<p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Raport oś będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p>
<p>53.</p>	<p>Działki 2075, 2129/4 i 2077 są moją własnością, utrata ich jest dla mnie dużym problemem. Prowadzę chlewnię na 600 sztuk i z tego tytułu potrzebne mi są pola, na których wylewam gnojowicę. Usytuowanie pól w pobliżu siedliska ułatwia wywożenie. Obawiam się, że wybudowanie S11 w mojej okolicy uniemożliwi mi kontynuowanie mojej działalności rolnej. Na dołączonej mapie zaznaczyłam moje pola i siedliska by zobrazować sytuację. Gnojowicy nie mogę wywozić do oczyszczalni ścieków, mogę ją tylko nawozić pola.</p> 	<p>Drogi dojazdowe do węzła oraz węzeł zostanie przeprojektowany by zajmował jak najmniejszą powierzchnie działek. Wprowadzona zostanie korekta przebiegu przełożonej drogi powiatowej wraz z łącznicami węzła. Ostateczne parametry węzła zostaną określone na etapie Projektu Budowlanego.</p>
<p>54.</p>	<p>Załącznik – pismo z dnia 14.02.2019 r.</p> <p>W związku z działaniami informacyjnymi prowadzonymi w związku z opracowaniami projektowymi dla drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Piła przedstawiam swoje stanowisko w sprawie wyboru odpowiedniego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>W pierwszej kolejności wskazuję, że nie akceptuję wariantu 1 przebiegu drogi ekspresowej S11. Odnośnie wariantu 2 podnoszę, że jest on rozwiązaniem lepszym, jednakże stanowiącym nazbyt szkodliwą ingerencję w moje gospodarstwo rolne, a co za tym idzie także w moją sytuację życiową i finansową.</p> <p>Uzasadniając takie stanowisko trzeba wyjaśnić, że moje gospodarstwo rolne znajduje się między innymi na działkach o numerach 2, 659, 600, 661, 663, 664 oraz 665. Z kolei na działce numer 702 stanowiącej posesję numer 89 w miejscowości Pniewo mieszczą się wszelkie budynki gospodarcze i budynek mieszkalny. Bezpośrednie sąsiedztwo wszystkich tych działek uniemożliwiło mi sprawne gospodarzenie na długich, szerokich polach i obrabianie ich za pomocą nowoczesnych, pokaźnych maszyn wymagających do przeprowadzenia prac powierzchni działek o odpowiednich kształtach, między innymi bez żadnych ostrych kątów.</p>	<p>Przejsie przez pola uprawne jest niuniknione w sytuacji projektowania drogi ekspresowej o tak dużym zasięgu – 60km. Droga ekspresowa musi być projektowana zgodnie z warunkami technicznymi, w szczególności GDDKiA zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>Wskazujemy, że nie jest możliwym uniknięcie kolizji z polami uprawnymi ani nawet z wszystkimi zabudowaniami. Podkreślić należy, że przede wszystkim priorytetowym założeniem jest minimalizacja wyburzeń budynków mieszkalnych, a korekta przebiegu na jakimś odcinku każdorazowo skutkuje kolizją z inną nieruchomością.</p>

<p>Planowany przebieg drogi ekspresowej S11 w wariantcie numer 2 „przetnie” należące do mnie działki o numerach 2, 659, 600, 661, 663, 664 oraz 665 i doprowadzi do fragmentaryzacji mojego gospodarstwa rolnego. Spowoduje to nie tylko istotne obniżenie jego wartości, ale przede wszystkim znacząco podniesie koszty produkcji, czyli zmniejszy dochodowość. Powyższe wynika z faktu, że pozostawienie mi niedużych działek znajdujących na południe od drogi numer S11 — po stronie lasu pozbawi mnie możliwości uprawiania tam pól. Niewielkie, posiadające wiele ostrych kątów działki będą wymagały użycia innego sprzętu, niż dotychczas przeze mnie posiadany. Spowoduje to znaczącą szkodę w moim majątku.</p> <p>Wartą podkreślenia jest okoliczność, że całe gospodarstwo rolne prowadzę samodzielnie. Sam wykonuję pracę polowe i prowadzę dom. Takie działanie umożliwiało mi przede wszystkim scalenie wszystkich działek składających się na gospodarstwo. Gdy tylko zajdzie taka potrzeba, mogę w przeciągu kilku minut dostać się z pól do budynków gospodarczych i odwrotnie. Konieczność taka zachodzi często - przykładowo podczas przybycia dostawców lub odbiorów na moją posesję numer 89 w Pniewie wtedy, gdy przebywam na polach. „Przecięcie” pól przez drogę ekspresową uniemożliwi mi tak sprawne działania. Uprawa gruntów pozostających po południowej stronie drogi numer S11 — po stronie lasu będzie wymagała znacznych nakładów finansowych i czasowych z uwagi na brak możliwości sprawnego, bezpośredniego dojazdu do nich.</p> <p>Fakt, że moje gospodarstwo obecnie stanowi jednolitą całość spowodował, że planowałem zastosować system nawadniania pól. Pozwoliłoby to poprawić wydajność ziemi i zwiększyć osiągnięte plony. W sytuacji wybudowania drogi ekspresowej S11 będę musiał zrezygnować z tego pomysłu, albowiem nie będę mógł sprawnie nawadniać pól znajdujących się po południowej stronie drogi, z dala od moich budynków i instalacji. Dodatkowo z uwagi na bardzo atrakcyjne walory położenia mojego gospodarstwa rolnego planowałem rozpocząć świadczenie usług agroturystycznych. Bliskość drogi ekspresowej skutkująca zwiększeniem hałasu i zanieczyszczeń w całej okolicy absolutnie uniemożliwia realizację takiego planu.</p> <p>Nie bez znaczenia jest okoliczność, że w lasach sąsiadujących z moimi działkami bytuje wiele zwierzyny. Niejednokrotnie powodowało to konieczność udania się przeze mnie na skraj pól w celu odstraszenia zwierzyny niszczącej uprawy. Wybudowanie drogi ekspresowej numer S11 w ciągu moich pól rzwie pozwoli mi szybko reagować na takie sytuacje z uwagi na brak możliwości zauważenia zwierzyny z pobliza budynku mieszkalnego i budynków gospodarczych oraz brak bezpośredniego dojazdu do lasu. Dodatkowo ze względu na bliskość drogi ekspresowej i niebezpieczeństwo podróży myśliwi nie będą mogli strzelać do zwierzyny wówczas, gdy zachodzi konieczność zmniejszenia jej populacji. Wszystko to wprost wpłynie na moje i sąsiednie uprawy, a zatem na sytuację życiową i finansową.</p> <p>Istotne jest także to, że grunty, przez które ma przebiegać droga ekspresowa S11 w wariantcie numer 2 stanowią pola bardzo dobrej klasy umożliwiające uprawę wielu gatunków roślin. Wywłaszczenie takich działek i usytuowanie na nich drogi jest niekorzystne nie tylko dla samych właścicieli nieruchomości, ale przede wszystkim dla całej społeczności lokalnej i krajowej. Zabór tak dobrych gleb wprost obniży dochodowość gospodarstw.. a zatem zmniejszy wpływ z podatków i ogólny obrót finansowy pomiędzy przedsiębiorcami. Z pewnością przełoży się to na sytuację wielu obywateli, przede wszystkim mieszkańców Gminy Okonek. Dodatkowo usytuowanie drogi ekspresowej S11 na dobrych gruntach spowoduje zmniejszenie ilości wprowadzanych na rynek bardzo dobrych jakościowo produktów rolnych, co z kolei bezpośrednio wpłynie na zdrowotną lub finansową sytuację mieszkańców. W państwie w przeważającej części opierającym swoje dochody o produkcję rolną niedopuszczane jest wyzbywanie się pól tak dobrej klasy.</p> <p>Nadmieniam, że zainwestowałem w rozwój mojego gospodarstwa rolnego bardzo duże środki finansowe. Bezpośrednio wiązało się to z powstaniem po mojej stronie licznych zobowiązań finansowych. W tej sytuacji nie mogę pozwolić sobie na zmniejszanie mojego przeciętego</p>	<p>Ponadto przejście przez las wariantem W2 na wysokości km 28+000 nie jest możliwe ze względu przecięcia linii kolejowej nr 405 pod zbyt ostrym kątem (dopuszczalny jest kąt min. 60 stopni), dwukrotną kolizję z boczną kolejową przy Jastrowiu (przejście również pod niewłaściwym kątem i konieczność budowy dwóch długich obiektów kolejowych).</p> <p>Na drogach powiatowych 1010P i 1013P wariantu W2 przewidziane są wiadukty drogowe zapewniające przejazd na drugą stronę S11 oraz szereg dróg dojazdowych umożliwiających dostęp do wszystkich działek w tym również pól uprawnych. Zostanie również zapewniony przejazd pod S11 wzdłuż linii kolejowej nr 405.</p> <p>Podkreślamy że klasy bonitacyjne gruntów rolnych są brane pod uwagę w opracowaniach projektowych, w tym w analizie wielokryterialnej oceniającej obydwa warianty, oraz ujęte są w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko (ROOS) będącym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU) wydawanej przez niezależny Organ – Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska.</p> <p>Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
--	--

	<p>dochodu, albowiem wówczas nie będę mógł spłacać kredytów i pożyczek. Może to doprowadzić do powstania po mojej stronie bardzo złej sytuacji finansowej To z kolei z bardzo dużym prawdopodobieństwem może spowodować, iż będę zmuszony zwrócić się do pomocy państwa w celu zaspokojenia moich podstawowych potrzeb materialnych. Interes publiczny przemawia zatem za zaniechaniem budowania drogi ekspresowej na należących do mnie nieruchomościach.</p> <p>Dodaję, że z wszystkimi powyżej przedstawionymi argumentami w pełni zgadza się mój sąsiad — Mirosław Manikowski, który zamieszkuje w Pniewie na posesji numer 90. Jego gospodarstwo rolne stanowi działki numer 666, 668 i 2408, czyli graniczy z moimi nieruchomościami. Ma ono niewielką powierzchnię i z uwagi na ograniczony dochód zajmuje się też produkcją zwierzęcą. Mirosław Manikowski zbiera zboże na paszę oraz słomę dla zwierząt z pól, na których przebiegać ma droga ekspresowa S11. Dodatkowo corocznie od okresu żniw aż do wiosny na tych terenach pasą się jego zwierzęta. Wywłaszczenie ziemi na poczet budowy drogi ekspresowej może spowodować bardzo trudną sytuację także po jego stronie. Pozbawienie miejsc uzyskiwania paszy oraz terenu wypasy doprowadzi do zaprzestania hodowli, a zatem całkowitego pozbawienia dochodu. Tym samym również on może nie być w stanie samodzielnie zaspokoić swoich potrzeb życiowych, co spowoduje powstanie po stronie służb państwowych konkretnych obowiązków wiążących się z wymiernymi nakładami finansowymi.</p> <p>W związku z powyższym wskazuję, że najlepszym rozwiązaniem będzie zaprojektowanie przebiegu drogi S11 poprzez tereny leśne, znajdujące się w sąsiedztwie moich działek, nieopodal granicy Gminy Okonek. Przemawiają za tym nie tylko uzasadnione interesy właścicieli poszczególnych działek stanowiących grunty rolne, ale przede wszystkim obiektywne interesy całej społeczności lokalnej i krajowej. Przeprowadzenie drogi przez grunty leśne nie będzie w żaden sposób zagrażać płynności finansowej rolników, odciąży budżet społeczności lokalnej, zmniejszy wpływ zanieczyszczeń i hałasu na tereny mieszkalne. Bardzo istotnym jest również fakt, że zmniejszyłoby to także faktyczny koszt wybudowania drogi. Zgodnie z treścią ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych dotychczasowym właścicielom nieruchomości wywłaszczanych w celu wybudowania na nich dróg należy się słuszne odszkodowanie. Oczywiście jest, że musi ono wiązać się z rzeczywistą wartością ziemi. Wartość ziemi rolnej dobrej klasy w sposób oczywisty znacząco przewyższa wartość gruntów leśnych. Tym samym przeprowadzenie drogi poprzez lasy odciążyłoby budżet państwa w zakresie wypłacanych odszkodowań. Dodaję, że podczas konsultacji z przedstawicielami biura projektowego AECOM Polska Sp. z o. o. dowiedziałem się, że możliwe jest zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej S11 w zaproponowany przeze mnie sposób — tj. poprzez grunty leśne począwszy od odcinka „28+000”.</p> <p>W tym stanie rzeczy wnoszę o sporządzenie trzeciego projektu przebiegu drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek — Piła z uwzględnieniem potrzeby przeprowadzenia trasy poprzez grunty leśne począwszy od odcinka „28+000”, która stanowi słuszny interes całej społeczności lokalnej.</p>	
55.	Nie dotyczy.	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
56.	Droga przecina moje pola.	<p>Przejście przez pola uprawne jest nieuniknione w sytuacji projektowania drogi ekspresowej o tak dużym zasięgu – 60km. Droga ekspresowa musi być projektowana zgodnie z warunkami technicznymi, w szczególności GDDKiA zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi

		<p>- przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową</p> <p>- przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony</p> <p>- przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).</p> <p>wskazujemy, że nie jest możliwym uniknięcie kolizji z polami uprawnymi ani nawet z wszystkimi zabudowaniami. Podkreślić należy, że przede wszystkim priorytetowym założeniem jest minimalizacja wyburzeń budynków mieszkalnych, a korekta przebiegu na jakimś odcinku każdorazowo skutkuje kolizją z inną nieruchomością.</p> <p>Niestety, podział działek w wyniku realizacji inwestycji liniowej jest nieuniknione, jednakże każda działka , w tym przypadku pole uprawne, po wybudowaniu drogi ekspresowej będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Podkreślić należy, że priorytetem jest minimalizacja wyburzeń, w związku z czym w sytuacji wyboru co do przejścia przez zabudowę mieszkaniową czy pole uprawne, dokonuje się decyzji o przejściu przez działki niezabudowane.</p> <p>Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
57.	Droga tnje moje pole, co bardzo utrudni dojazd do nich i ich uprawę.	<p>Dojazd do każdej działki w tym pól uprawnych drogami publicznymi w szczególności jedniami dodatkowymi realizowanymi w ramach przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego zostanie zapewniony. Wzdłuż działki zaprojektowana jest droga dojazdowa łącząca drogi powiatowe nr 1004P oraz 1003P. W km ~6+850 zaprojektowany jest wiadukt drogowy nad drogą ekspresową S11.</p> <p>Przejście przez pola uprawne jest nieuniknione w sytuacji projektowania drogi ekspresowej o tak dużym zasięgu – 60km. Droga ekspresowa musi być projektowana zgodnie z warunkami technicznymi, w szczególności GDDKiA zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym uniknięcie kolizji z polami uprawnymi ani nawet z wszystkimi zabudowaniami. Podkreślić należy, że przede wszystkim priorytetowym założeniem jest minimalizacja wyburzeń budynków mieszkalnych, a korekta przebiegu na jakimś odcinku każdorazowo skutkuje kolizją z inną nieruchomością.</p> <p>Niestety, podział działek w wyniku realizacji inwestycji liniowej jest nieuniknione, jednakże każda działka , w tym przypadku pole uprawne, po wybudowaniu drogi ekspresowej będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Podkreślić należy, że priorytetem jest minimalizacja wyburzeń, w związku z czym w sytuacji wyboru co do przejścia przez zabudowę mieszkaniową czy pole uprawne, dokonuje się decyzji o przejściu przez działki niezabudowane.</p> <p>Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
58.	Droga przecina moje pole, co bardzo utrudni dojazd do nich i ich uprawę.	
59.	Droga przecina moje pole, co będzie utrudniało dojazd do nich i ich uprawę.	
60.	Droga przecina moje pole, co bardzo utrudnia dojazd do nich i ich uprawę.	
61.	W pobliżu znajduje się mój dom.	<p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi

		<ul style="list-style-type: none"> - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie pojedyncze zabudowania. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
62.	W pobliżu znajduje się mój dom.	<p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości, w szczególności pola uprawne.</p> <p>Niestety, podział działek w wyniku realizacji inwestycji liniowej jest nieuniknione, jednakże każda działka , w tym przypadku pole uprawne, po wybudowaniu drogi ekspresowej będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Podkreślić należy, że priorytetem jest minimalizacja wyburzeń, w związku z czym w sytuacji wyboru co do przejścia przez zabudowę mieszkaniową czy pole uprawne, dokonuje się decyzji o przejściu przez działki niezabudowane.</p> <p>Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
63.	Wnioskujemy o budowę drogi wg wariantu nr 2 ponieważ na w/w działkach ponieśliśmy duże nakłady inwestycyjne. Budowa w przypadku budowy wg wariantu 1 spowoduje, że nasz rozwój zostanie zablokowany oraz poniesiemy straty z tytułu poniesionych inwestycji.	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
64.	Droga przecina moje pola.	<p>Przejście przez pola uprawne jest nieuniknione w sytuacji projektowania drogi ekspresowej o tak dużym zasięgu – 60km. Droga ekspresowa musi być projektowana zgodnie z warunkami technicznymi, w szczególności GDDKiA zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z

		<p>liniami kolejowymi – min. 60 stopni).</p> <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości, w szczególności pola uprawne.</p> <p>Niestety, podział działek w wyniku realizacji inwestycji liniowej jest nieuniknione, jednakże każda działka, w tym przypadku pole uprawne, po wybudowaniu drogi ekspresowej będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Podkreślić należy, że priorytetem jest minimalizacja wyburzeń, w związku z czym w sytuacji wyboru co do przejścia przez zabudowę mieszkaniową czy pole uprawne, dokonuje się decyzji o przejściu przez działki niezabudowane.</p> <p>Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
65.	Uprzejmie proszę przy budowie drogi przy posesjach o montaż ekranów ochraniających przed hałasem.	<p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p>
66.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
67.	W imieniu Shell Polska sp. z.o.o. uprzejmie informuję, iż jestem za planowanym korytarzem S11 – wariant 2, przy uwzględnieniu rozwiązania MOP-2 w obrębie stacji Shell R2122 Podgaje, przy ul. Poznańskiej 6, 66-965 Okonek, powiązując stację i układ komunikacyjny do planowanego MOP-2.	<p>GDDKiA nie może włączyć terenu prywatnej stacji paliw Shell w m. Podgaje do pasa drogowego drogi ekspresowej, a jednocześnie pozostawić teren przy dotychczasowym właścicielu.</p> <p>Zgodnie z pismem z dnia 13-03-2019r.</p>

Gmina Okonek			
Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11			
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
1	31	1	19
2	29	2	26
1 i 2	1	1 i 2	0
Brak opinii	6		
Podsumowanie			
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	32	19	
Wariant 2	30	26	
brak opinii	0		

Z analizy wniosków społecznych wynika 1 postulat:

1. Wskazuję się , iż najrozsądniejsze jest utrzymanie dotychczasowego sposobu obsługi komunikacyjnej wzdłuż drogi powiatowej 1006P, czyli należałoby wykonać przejazd przez (nad, pod) drogą S11 umożliwiającego bezpieczny przejazd. Nadto konieczne jest wytyczenie drogi czy nawet ścieżki (gruntowej) od mojego gospodarstwa w kierunku Okonka (do lasu).

1 wniosek

Istnieje możliwość wykonania wiaduktu na drodze powiatowej 1006P aby nie utrudniać dojazdu do pól i pastwisk, na których prowadzona jest produkcja rolna. Natomiast nie ma uzasadnienia aby projektować dodatkowo drogę dojazdową w kierunku Okonka (do lasu). Drogi dojazdowe są projektowane do działek, które utraciły dojazd z dróg publicznych przez budowę drogi.

2.3. Tabelaiczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Jastrowie

Gmina Jastrowie		
Lp.	Treść wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosków społecznych
1.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
2.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
3.	Konieczny przejazd przez S11 na 26600 oraz droga wewnętrzna dojazdowa po lewej strony S11 od 26150 do przejazdu na 26600	Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2. Odpowiednio zostaną wydłużone drogi dojazdowe dla zapewnienia obsługi terenów przyległych. Skrajnia pionowa pod obiektem uwzględniająca przejazd pojazdami rolniczymi (ok. 5m)
4.	Ewentualnie w wariantcie 1 przesunąć węzeł drogowy Brzeznicza-Borne Sulinowo łącząc dwie drogi powiatowe z jednym węzłem	Akceptacja postulatów.
5.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
6.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
7.	Uważam, iż wariant nr 2 jest lepszym rozwiązaniem dla mieszkańców Jastrowia oraz także lepszy dla przyległych mieszkańców całej gminy Jastrowie	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
8.	Proszę zaprojektować przejścia dla zwierząt dużych (np. sarny) oraz małych (płazy) Proszę o zaniechanie w wariantcie 2 MOP-u w miejscowości Płynica	Przejścia dla zwierząt zostaną zaprojektowane na etapie STEŚ i ujęte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W kwestii MOP-u lokalizacja jest wstępna, postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona od położenia MOP na sąsiednich odcinkach drogi ekspresowej S11 oraz odległości pomiędzy pasami włączy i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego.
9.	Przejazd 2700	Akceptacja postulatu.
10.	2700 konieczny przejazd (wariant niebieski) z drogą dojazdową do drogi km 26600 (prawa strona) gospodarstwo rolne, pola, przejazd konieczny dla rolnictwa, ciężki sprzęt. Konieczne też przy przełożeniu DK 22 25450-25250 – podzielone działki konieczne wykup między droga a lasem brak dojazdu skarpy	Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2. Odpowiednio zostaną wydłużone drogi dojazdowe dla zapewnienia obsługi terenów przyległych. Decyzja o wykupach gruntów ostatecznie zostanie podjęta na etapie procedowania decyzji ZRID. Decyzja w zakresie wykupu resztek (działek których nie ma możliwości dalszego użytkowania z uwagi na dokonany podział) zostanie podjęta przez Zarządcę drogi w procesie odszkodowawczym wszczętym przez Wojewodę.
11.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
12.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
13.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
14.	Uważam, że wariant drugi jest najlepszy dla Jastrowia i mieszkańców	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
15.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
16.	W związku z przebiegiem kolektora kanalizacji sanitarnej m.in. w działkach nr 2051 obręb Jastrowie oraz nr 57 obręb Samborsko Z.E.C i U.K. Sp. z o.o. zwraca się z prośbą o zaplanowanie zjazdu lub przejazdu na odcinku pomiędzy 28+100km a 28+200km planowanej drogi umożliwiającego sprawną i ekonomiczną eksploatację oraz konserwację istniejącej sieci	Akceptacja postulatu.
17.	1. Ruch lokalny między km 41+846 (linia kolejowa) a węzłem W—16 w Jastrowiu zorganizować poprzez połączenie dróg leśnych z drogami klasy D po obu stronach drogi ekspresowej S11. 2. Przejścia dla zwierząt (optymalne rozwiązanie to przejście zespolone) proponujemy zlokalizować km 38+700/38+800 oraz km 31+000/31+100.	Ad. 1) Dodatkowe jezdnie zostały zaprojektowane we wskazanych lokalizacjach. Ad2) Ostateczna propozycja lokalizacji przejść zostanie ustalona po zakończeniu inwentaryzacji przyrodniczej i analizie zebranych materiałów – lokalizacja zaproponowana przez RDLP zostanie wzięta pod uwagę. Ad3) Projektant przychylił się do wniosku. Zrezygnowano z drogi dojazdowej od strony szkółki. Ad4) Ze względu na planowaną farmę wiatrową w tej okolicy, musiała nastąpić zmiana lokalizacji MOP II na wariantcie 1. MOP II został przesunięty przed drogę gminną co w wariantcie 1 spowoduje wycięcie tego fragmentu lasu. Do pozostałej niewielkiej części lasu (ok. 13ha) zostanie zapewniony dojazd drogą dojazdową z drogi gminnej (W2 ~km=33+052; W1 ~km=28+135).

	<p>3.W obrębie węzła W-16 zrezygnować z drogi dojazdowej klasy D od strony szkółki (Wałcza), aby nie ograniczać jej otuliny. Nadleśnictwo w tej części zorganizuje ruch wewnętrzny w ramach sieci dróg leśnych.</p> <p>4. W celu zabezpieczenia przeciwpożarowego terenów leśnych między km 32+267 (WD) a 33+050 wskazane jest połączenie drogi powiatowej 1013P z drogą gminną odcinkiem drogi klasy D od wschodniej strony drogi ekspresowej S11 (od Jastrowia) .</p> <p>5. Rezygnacja z drogi dojazdowej klasy D na odcinku od drogi powiatowej 1010P (Jastrowie-Pniewo) do linii kolejowej Poznań — Kołobrzeg , od strony miasta Jastrowie. Nadleśnictwo w tej części na terenach leśnych zorganizuje ruch wewnętrzny w ramach sieci dróg leśnych.</p> <p>6. Wzdłuż rz. Oski należy zachować ciągłość ekologiczną (głęboko wcięta dolina) w obu wariantach rozwiązań przebiegu drogi S11,</p> <p>7. Naszym zadaniem przebieg drogi S11 w wariantcie drugim jest optymalny i akceptowany.</p>	<p>Ze względu na inne uwagi społeczne nastąpiło przesunięcie połączenie tej drogi dojazdowej na planowanym w tym miejscu węźle byłoby niekorzystne ze względu na konieczny dodatkowy wlot na rondo. Jeżeli uwaga dotyczyła jednak strony zachodniej na co wskazuje kolejna uwaga (nr5) to zostanie wykonane połączenie drogi powiatowej 1013P z drogą gminną odcinkiem drogi klasy D Ad5) Uwaga uwzględniona Ad6) Informacja zostanie uwzględniona podczas opracowywania Raportu ROOŚ Ad.7) opinia Nadleśnictwa zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej na etapie STEŚ mającej na celu pomoc we wskazaniu wariantu preferowanego do realizacji.</p>
18.	<p>Zapewnienie przejazdu (wiadukt) na jednej z dróg gminnych w miejscowości Jastrowie (Wądołek) kilometraż 26+600 lub 27+000, w celu skomunikowania terenów mieszkalnych i rolniczych wraz z budową łącznika spinającego obie drogi gminne.</p>	<p>Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2. Odpowiednio zostaną wydłużone drogi dojazdowe dla zapewnienia obsługi terenów przyległych.</p>
19.		
20.	<p>Dojazd do działek 2460, 2454, 2500, 2465</p>	<p>Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2. Odpowiednio zostaną wydłużone drogi dojazdowe dla zapewnienia obsługi terenów przyległych.</p>
21.	<p>Wnioskuje o szybkie wyłączenie tranzytu tras z centrum Jastrowia. Trasy 22 i Trasy 11, które się w Jastrowiu dodają. Ominięcie tranzytem tirów Jastrowia zmniejszy liczbę wypadków śmiertelnych pod kołami tirów i najechnych domów mieszkalnych przy trasie w centrum miasta. Dane liczbowe w statystyce. W centrum miasta Jastrowia obok wąskiej jezdni znajduje się średniowieczny kościół parafialny, który niszczy od wstrząsu ciężkich tirów</p>	<p>Zgodnie z wyjaśnieniem Projektanta.</p>
22.	<p>Niezbędny jest wiadukt (przejazd) na drodze gminnej na 27 kilometrze oraz łącznik od 26,600 do 27 kilometra inwestycji</p>	<p>Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2. Odpowiednio zostaną wydłużone drogi dojazdowe dla zapewnienia obsługi terenów przyległych.</p>
23.	<p>Niezbędny jest wiadukt (przejazd) na drodze gminnej na 27 kilometrze oraz łącznik od 26,600 do 27 kilometra inwestycji</p>	
24.	<p>Wiadukt na 26+600</p>	<p>Skrajnia pionowa pod obiektem uwzględniająca przejazd pojazdami rolniczymi (ok. 5m)</p>
25.	<p>Niezbędny jest wiadukt (przejazd) na drodze gminnej na 27 kilometrze oraz łącznik od 26,600 do 27 kilometra inwestycji</p>	
26.	<p>Wiadukt na drodze gminnej na 27km oraz łącznik od 26600 do 27km z prawej. Droga wewnętrzna 26150km do 26650km lewą stroną</p>	
27.	<p>Konieczny przejazd przez S11 26600 oraz droga wewnętrzna 26150 do 26600 po lewej stronie.</p>	
28.	<p>Akceptuję projekt budowlany obwodnicy w wariantcie II. Wnioskuje o wiadukt między punktem 26900 a 27000 na drodze gminnej Jastrowie-Borucino. Od 26150 do 26600 lewą stroną droga techniczna. Na odcinku 26600 do 2700 prawą stroną droga techniczna</p>	
29.	<p>Akceptuję projekt budowlany obwodnicy w wariantcie II. Wnioskuje o wiadukt między punktem 26900 a 27000 na drodze gminnej Jastrowie-Borucino.</p>	

	Od 26150 do 26600 lewą stroną droga techniczna. Na odcinku 26600 do 2700 prawą stroną droga techniczna	
30.	Jestem za opcją wiaduktu nad przyszłą S11 na drodze 26+600	
31.	Dojazd do działek 7,7/1,11/8,11/9,4/4,4/3,10,10/11, 11/3,14/5,94/1,98/1,83/1,82/1,	Dojazd do działek, który przez budowę S11 został przerwany będzie zapewniony drogami publicznymi, gminnymi i dojazdowymi projektowanymi wydłuż S11
32.	Uprzejmie proszę o wykonanie przejazdu przez S11 na odcinku 28100 – 28200 przy skrzyżowaniu z drogą gminną który umożliwiłby dojazd do działki 2052/1 oraz działki 2052/2 (z położonej na pół-zach stronie S11 oraz tych działek tj. około 28ha w innym wypadku dojazd do w/w działek wynosiłby około 18 km w tym 3 km przez miasto Jastrowie	Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1 i ~km=33+052 wg wariantu 2
33.	Uprzejmie prosimy o zabezpieczenie przejazdu drogą gminną na skrzyżowaniu z projektowaną S11 na odcinku 28100 do 28200. Wykonanie przejazdu przez S11 na tym odcinku umożliwi nam dojazd do działek 2059 i 2057 leżących na terenie Jastrowia obręb Jastrowie. Powyższe działki to areał około 100ha. Dojazd bez tego skrzyżowania (przejazdu) to odległość ponad 20 km w tym 3km przez miasto Jastrowie. Obecnie duże gabaryty sprzętu rolniczego oraz dowóz nawozów oraz transport zboża to bardzo wielki problem.	Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1 i ~km=33+052 wg wariantu 2
34.	Most na 26600 km	Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2. Odpowiednio zostaną wydłużone drogi dojazdowe dla zapewnienia obsługi terenów przyległych. W km ok. 27+350 wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 405 Piła – Szczecinek zostanie wydłużony o ok. 5m zapewniając tym samym przejazd pomiędzy działkami nr 2466 i 2467 położonych po przeciwnych stronach projektowanego pasa drogowego drogi ekspresowej S11. Skrajnia pionowa pod obiektem uwzględniająca przejazd pojazdami rolniczymi (ok. 5m)
35.	Most jest konieczny na 26600	
36.	Proszę o most na 26600km	
37.	Proszę o most 26000 km	
38.	Uważam, że musi być most na 26600 km	
39.	Wnioskuje o wiadukt między punktem 26900 a 27000 na drodze gminnej Jastrowie-Borucino Od 26150 do 26600 lewą stroną drogę techniczną. Na odcinku 26600 do 27000 prawą stroną droga techniczna	
40.	Wnioskuje o pozostawienie trasy zgodnie z przedstawionym projektem wariantu 2. Jednocześnie wnioskuje o zaprojektowanie mostu na drodze gminnej 26900 a 27000. Jest to droga najczęściej użytkowana przez rolników z gminy Jastrowie jak i Okonek. Jest to również droga dojazdowa do PKP. Od punktu 26150 do 26600 lewą stroną droga techniczna. Na odcinku 26600 do 27000 prawą stroną droga techniczna	
41.	Pomiędzy punktem 26000 do 28000 wyrażam (zgode) na przebieg na tym odcinku. Wnioskuje o most nad drogą gminną w punkcie 27000 i 26000 nadmieniam i droga łączy do m. Jastrowie-Borucino. Często korzystam z tej lokalnej drogi	
42.	Jestem za przejazdem drogi Wądołek km 26600 i przesunięcie o 50 metrów w dół na odcinku 25000 do 26300	
43.	Jestem za przejazdem drogi Wądołek km 26600 i przesunięcie o 50 metrów w dół na odcinku 25000 do 26300	
44.	Jestem za przejazdem przez drogę na 26+600	
45.	Jako Inwestor przedsięwzięcia w postaci elektrowni wiatrowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą „Elektrownia wiatrowa Jastrowie I” i „Elektrownia wiatrowa Jastrowie II” oraz dzierżawca działek 2990, 2052/1, 2052/2, 2992 obręb Jastrowie 29, 443, 441, 444, 58 obręb Samborsko gmina Jastrowie. 1. Nie wyrażam zgody na lokalizację MOP w miejscu wyznaczonym w wariantach 1 oraz w promieniu 1km od projektowanych elektrowni wiatrowych Jastrowie I oraz Jastrowie II ze względów technicznych i prawnych. Wskazana w wariantach 1 lokalizacja MOP znacznie ogranicza możliwości realizacji inwestycji polegającej na budowie elektrowni wiatrowych. Wskazuje się, że proces projektowy i inwestycyjny Parku Wiatrowego jest na znacznym stopniu zaawansowania, co uniemożliwia Inwestorowi dokonywania istotnych zmian w lokalizacji elektrowni wiatrowych.	Ad.1) W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna, postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona od położenia MOP na sąsiednich odcinkach drogi ekspresowej S11 oraz odległości pomiędzy pasami włączy i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Ad.2) Odniesienie jak w ad.1) Ad.3) Aktualna odległość od krawędzi jezdni S11 od rotora projektowanych elektrowni wiatrowych wynosi 30m do EW04J1 strona zachodnia S11 i 70m do EW03J1. Szerokość S11 w liniach rozgraniczających będzie wynosiła ok 60m (przy założeniu braku dróg dojazdowych na obszarze farm wiatrowych). Bliska lokalizacja bocznic kolejowej determinuje przebieg S11 w tym miejscu co oznacza, że wnioskowana odległość 40m od granicy pasa drogowego nie może być spełniona dla obu projektowanych elektrowni

<p>2. Lokalizacja MOP w wariantcie 1 nie powinna zostać zrealizowana ze względów ekologicznych. Lokalizacja MOP w wyznaczonym wariantcie 1 miejscu wiąże się z wykonaniem wycinki drzew i krzewów na bardzo dużą skalę. Wiadomym jest, że las jest miejscem butowania i żerowania wielu gatunków zwierząt. Wycięcie lasu w obecnie wskazywanej skali znacznie zmniejszy lokalną bioróżnorodność i negatywnie wpłynie na populację lokalnie występujących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Późniejsze funkcjonowanie MOP przyczyni się do odstraszania zwierząt i dalszego negatywnego oddziaływania na florę i faunę.</p> <p>3. Wnoszę o zachowanie odległości minimum 40m od granicy pasa drogowego drogi S11 do rotora projektowanych elektrowni wiatrowych Jastrowie I oraz Jastrowie II, co stanowi spełnienie wymogu określonego w art. 43 Ustawy z 21.03.85 o drogach publicznych Dz.U.2018.2068 t.j. z dnia 2018.10.30.</p> <p>4. Wnoszę o uwzględnienie ewentualnych dróg serwisowych wzdłuż S11 na odcinku pomiędzy węzłem „Jastrowie Północ” i „Jastrowie” w obrębie projektowanych inwestycji elektrowni wiatrowych Jastrowie I oraz Jastrowie II o szerokości 4,5m. Niniejsze związane jest z podziałem Parku Wiatrowego na dwie części przez drogę S11. Wskazany podział Parku Wiatrowego uniemożliwia Inwestorowi swobodne wytyczanie dróg dojazdowych niezbędnych do realizacji inwestycji jak i jej późniejszej eksploatacji. Szerokość 4,5m wynika z wymagań jakie stawiane są Inwestorowi realizującemu inwestycję polegającą na budowie Farmy Wiatrowej.</p> <p>5. Wnoszę o uwzględnienie możliwości wykonania przewiertu bądź przecisku w celu położenia infrastruktury elektroenergetycznej pod drogą S11 [budowa kablowych linii elektroenergetycznych SN oraz światłowodów] oraz wydanie zezwolenia na wykonanie takich prac. Niniejsze jest niezbędne do prawidłowego Parku Wiatrowego. Projektowany przebieg drogi S11 uniemożliwia swobodne wytyczanie niniejszej infrastruktury technicznej Inwestora.</p> <p>6. Wnoszę o budowę wiaduktu w km 33+050. Niniejsze pozwoli na swobodne przemieszczenie się pomiędzy dwoma częściami Parku Wiatrowego podzielonego obecnie przez drogę S11. Budowa drogi S11 nie pozwala na swobodne przemieszczanie się w obszarze inwestycji, co znacznie utrudnia wykonywanie prac zarówno budowlanych jak i eksploatacyjnych.</p> <p>7. Powyższe wymagania Inwestora realizującego Park Wiatrowy wynikają jedynie z zapewnienia możliwości prawidłowego funkcjonowania i eksploatacji zaprojektowanych elektrowni wiatrowych. Wnosimy o uszanowanie pracy włożonej w realizację instalacji, akceptowalnej społecznie i spełniającej wymagania prawne i środowiskowe.</p>	<p>wiatrowych. Przytoczona ustawa o drogach publicznych wskazuje odległość 40m od zewnętrznej krawędzi jezdni a nie granicy pasa drogowego. Zdaniem projektanta należy przesunąć elektrownię wiatrową EW04J1 o żądaną odległość tj. 35m w kierunku zachodnim tak aby odległość od granicy pasa drogowego wynosiła 40m. Ponadto art. 43 Ustawy o drogach publicznych „<i>Obiekty budowlane przy drogach oraz niebędące obiektami budowlanymi reklamy umieszczone przy drogach poza obszarami zabudowanymi, powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:</i>” wskazuje odległość obiektów budowlanych od krawędzi jezdni drogi, a nie odległość krawędzi jezdni od innych obiektów budowlanych.</p> <p>Ad.4) Aktualnie do wskazanych działek jest zapewniony dojazd drogami gminnymi. Dodatkowe drogi dojazdowe poszerzą pas drogowy S11 co wymusi dalsze przesunięcie elektrowni wiatrowych. Park Wiatrowy będzie miał zapewnioną komunikację przez wiadukt drogowy w km 28+135 W1 i 33+052 W2.</p> <p>Ad.5) Wykonanie przewiertu, czy też przecisku możliwe jest dopiero w chwili, kiedy będzie już wybudowany docelowy korpus drogowy. Na obecnym etapie prac projektowych GDDKiA nie posiada prawa własności do nieruchomości oraz nie została wydana decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych ostatecznie zatwierdzająca przebieg drogi S11 tj. linie rozgraniczające inwestycji. Na kolejnych etapach projektu szczegółowość opracowań będzie się zwiększać. Przewiduje się, że etap realizacji (wraz z opracowaniem PB) będzie w latach 2023-2026 (pod warunkiem uzyskania finansowania na realizację). W związku z powyższym GDDKiA na obecnym etapie może jedynie wskazać wstępne warunki ułożenia infrastruktury technicznej (na obecnym etapie brak jest docelowej niwelety drogi S11, rzędnych dna rowów drogowych, brak linii rozgraniczających pas drogowy drogi S11 itd.). Na etapie koncepcji programowej oraz późniejszym tj. na etapie projektu budowlanego każda zainwentaryzowana i napotkana na etapie budowy kolizja z infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu będzie przebudowana w celu zapewnienia jej ciągłości.</p> <p>Ad.6) Projektant przychylił się do wniosku. Przejazd może być zlokalizowany w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1 i ~km=33+052 wg wariantu 2</p> <p>Ad.7) GDDKiA wraz z Wykonawcą opracowań projektowych będzie w miarę technicznych możliwości uwzględniał uwagi Inwestora Elektrowni Wiatrowych.</p>
--	---

Gmina Jastrowie			
Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11			
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
1	1	1	34
2	45	2	1
1 i 2	0	1 i 2	0

	Brak opinii	0
Podsumowanie		
	Jestem za wariantem:	Nie jestem za wariantem:
Wariant 1	1	34
Wariant 2	45	1
brak opinii		0

Z analizy wniosków społecznych wynikają 3 postulaty:

1. Mieszkańcy wnioskują o zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi gminnej między km 26+600 a km 27+000. Jest to droga najczęściej użytkowana przez rolników z gminy Jastrowie jak i Okonek. Jest to również droga dojazdowa do PKP.

23 wnioski

Przejazd konieczny ze względu na skomunikowanie mieszkańców tzw. Wądołka z Jastrowiem i przejazd sprzętem rolniczym do działek po obu stronach S11.

Proponuje się lokalizację WD w ~km=26+882 wraz z budową łącznika.

2. Wniosek o przejazd w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1 i ~km=33+052 wg wariantu 2.

4 wnioski

Przejazd może być zlokalizowany w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1. Przejazd umożliwi dojazd do pól po obu stronach S11 bez konieczności dojazdu do węzła, oraz sprawną i ekonomiczną eksploatację oraz konserwację istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej.

3. Wniosek mieszkańca o przesunięcie węzła i podłączenie do niego dwóch dróg powiatowych.

Poza wnioskiem społecznym z informacji uzyskanych w trakcie konsultacji wynika, że droga powiatowa 1013P w kierunku Borne Sulinowo (Brzeźnica) ma większe znaczenie dla Jastrowia, o czym na spotkaniu wspominał Burmistrz Jastrowia.

1 wniosek

Akceptacja postulatów. Proponuje się przesunięcie węzła z Dp 1010P na Dp1013P.

2.4. Tabełaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Tarnówka

Gmina Tarnówka		
Lp.	Treść wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosków społecznych
1.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
2.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
3.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
4.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
5.	Jestem za wariantem 1, ponieważ przy 2 miałabym utrudnione życie i komunikację	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
6.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
7.	Przy wariacie drugim drogi S11 przebiega zbyt blisko mojego miejsca zamieszkania co będzie miało zły wpływ na walory estetyczne miejscowości	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
8.	Przy wariacie 2 brak dostępu do mojej działki	Dojazd do działek jest zapewniony drogami gminnymi, powiatowymi, krajowymi i dojazdowymi wzdłuż S11. Dodatkowo aby zapewnić połączenie z działkami między rzeką Gwda a dk11 Projektant proponuje wydłużenie obiektu MS w ~km 50+446 i poprowadzenie pod tym obiektem drogi dojazdowej łącząc ją z dk11. Ponadto, informujemy, że każda działka w rejonie planowanej Inwestycji drogowej będzie miała zapewniony dostęp do drogi publicznej. Projekt podziału sporządzony w oparciu o Ustawę o gospodarce nieruchomościami – art. 93. Ust. 3. jest zatwierdzany przez Wojewodę przy wydawaniu decyzji ZRID) .Ustawa o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z 10.04.2003 stanowi że decyzja ZRID musi zawierać „wymagania ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich” zgodnie z art. 11. ust. 1. pkt. 4 .
9.	Wariant 2 podzieli wieś. Jest za blisko rzeki i budynków mieszkalnych. W wariacie 1 musi być zjazd z Płytnicy drogą przeciwpożarową nr 9 Nadleśnictwa Płytnica przez przejazd kolejowy w kierunku m. Czechyń	W wariacie 1 w okolicy Płytnicy są przewidziane dwa przejazdy przez S11. Przy rzece Płytnica pod obiektem ~MS 39+979 i wzdłuż drogi powiatowej ~WD 42+112 (kierunek stacja kolejowa Płytnica).
10.	Oba warianty są mało doprecyzowane, głównie pod kątem p-poż, komunikacyjnym (zbyt mała ilość przejazdów), zbyt ogólnikowe wiadomości dotyczące oddziaływania na środowisko	Doprecyzowanie wariantów nastąpi na kolejnych etapach projektowych
11.	Uważam, że wariant drugi drogi ekspresowej S11 narusza dobro wielu mieszkańców wsi Płytnica i okolicznych miejscowości	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
12.	Możliwość węzła wjazdowego i zjazdowego pomiędzy Płytnica-Ptusza	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
13.	Możliwość węzła wjazdowego i zjazdowego pomiędzy Płytnica-Ptusza	
14.	Możliwość węzła wjazdowego i zjazdowego pomiędzy Płytnica-Ptusza	
15.	Możliwość budowy węzła drogowego między Ptuszą a Płytnicą	
16.		
17.	Możliwość budowy węzła drogowego między Ptuszą a Płytnicą	
18.		
19.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
20.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
21.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
22.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
23.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
24.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
25.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
26.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
27.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
28.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica – Ptusza	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza

29.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica – Ptusza	jest nieuzasadniona.
30.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica – Ptusza	Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
31.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica – Ptusza	
32.		
33.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdu i wyjazdu Ptusza a Płytnica	
34.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdu i wyjazdu Ptusza a Płytnica	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariancie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej. Węzeł - budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona.
35.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdu i wyjazdu Ptusza a Płytnica	
36.		
37.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
38.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
39.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
40.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
41.	Proszę o możliwość wjazdu do Ptuszy od strony S11	Do m. Ptusza dojazd został zapewniony drogą krajową dk22 i dk11 od węzła Jastrowie (S11/dk22). Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica jest nieuzasadniona . Dojazd do Ptuszy od węzła dk22/dk11 drogami krajowymi to ok. 7 km, natomiast lokalizacja dodatkowego węzła na wysokości m. Ptusza jest niemożliwa ze względu na zbyt bliską odległość do węzła Jastrowie Płd. (dk11/dk22) – niespełna 3 km.. Brak uzasadnienia ruchowego.
42.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
43.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
44.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
45.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
46.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
47.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
48.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
49.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
50.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
51.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
52.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
53.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdu i wyjazdu Ptusza a Płytnica	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariancie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej. Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
54.	Jestem przeciw wariantowi 2 z powodu: odcina nasze osiedle od wsi (sklep, kościół) uniemożliwia wjazd na DK 11 przez co utrudni życie mieszkańcom, przebiega zbyt blisko zabudowań, hałas, smog	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
55.	Jestem za war. nr1, ponieważ war. nr 2 odcina osiedle Leśne od wsi, pozbawia wjazdu na DK11 co jest bardzo niebezpieczne ze względu na dojazd karetki pogotowia czy straży	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

	pożarnej. Osiedle ma tendencje rozwojowe, a zniszczenie środowiska natura 2000 już nie wspominamy	
56.	Wariant drugi nie jest do zaakceptowania przez mieszkańców naszego osiedla (leśnego), ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań wsi Płytnica, a także uniemożliwia dostęp do DK11	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
57.	Wariant drugi nie jest do zaakceptowania przez mieszkańców naszego osiedla (leśnego), ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań wsi Płytnica, a także uniemożliwia dostęp do DK11	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
58.	Wariant drugi nie jest do zaakceptowania przez mieszkańców naszego osiedla (leśnego), ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań wsi Płytnica, a także uniemożliwia dostęp do DK11	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
59.	Wariant 2 odetnie nas od drogi nr 11 i spowoduje też większy hałas dla naszych zabudowań	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
60.	Wariant 2 jest nie do zaakceptowania, ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań i przez wieś Płytnica. Droga dojazdowa do mojego osiedla (Leśnego) nie ma dostępu do DK11 na 44km400m, ponieważ przecina się bezpośrednio z drogą ekspresową S11	Dojazd do dk11 od drogi dojazdowej do osiedla jest zapewniony przez połączenie jej z drogą dojazdową wzdłuż S11 do projektowanego przejazdu w ~km 42+751.
61.	Wariant 2 jest nie do zaakceptowania, ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań i przez wieś Płytnica. Droga dojazdowa do mojego osiedla (Leśnego) nie ma dostępu do DK11 na 44km400m, ponieważ przecina się bezpośrednio z drogą ekspresową S11	
62.	Wariant 2 jest nie do zaakceptowania, ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań i przez wieś Płytnica. Droga dojazdowa do mojego osiedla (Leśnego) nie ma dostępu do DK11 na 44km400m, ponieważ przecina się bezpośrednio z drogą ekspresową S11	
63.	Wariant 2 jest nie do zaakceptowania, ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań i przez wieś Płytnica. Droga dojazdowa do mojego osiedla (Leśnego) nie ma dostępu do DK11 na 44km400m, ponieważ przecina się bezpośrednio z drogą ekspresową S11	
64.	Wariant 2 jest nie do zaakceptowania, ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań i przez wieś Płytnica. Droga dojazdowa do mojego osiedla (Leśnego) nie ma dostępu do DK11	
65.	Wariant 2 jest nie do zaakceptowania, ponieważ przebiega zbyt blisko zabudowań i przez wieś Płytnica. Droga dojazdowa do mojego osiedla (Leśnego) nie ma dostępu do DK11	
66.	Budowa drogi S11 w miejscu Natura 2000 jest niewłaściwa. Nasza wieś straci na atrakcyjności	Nie ma możliwości poprowadzenia trasy poza obszarem Natura 2000. W sytuacji braku alternatywnych rozwiązań, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach może być wydana dla drogi ekspresowej przechodzącej przez obszary specjalnej ochrony (na podstawie przepisów o ochronie przyrody) a taka sytuacja ma miejsce dla inwestycji S11 Szczecinek-Piła.
67.	Przy wariacie 2 wody spływowe z drogi będą zatrzymywały wodę. Zostanie zakłócone siedlisko żurawi, które tu gromadnie przesiadują. Ponadto wieś Płytnica zostanie podzielona na dwie części, przez co straci na atrakcyjności jako wieś turystyczna	W toku prac projektowych zostanie zaprojektowany system odwodnienia drogi ekspresowej. W ramach tego systemu zaprojektowane i wybudowane zostaną m.in. rowy odwadniające, zbiorniki retencyjne, osadniki, a w miejscach gdzie to będzie konieczne - kanalizacja deszczowa. Takie rozwiązania systemu odwodnienia funkcjonują na wszystkich drogach szybkiego ruchu. W związku z czym, wody opadowe są najpierw oczyszczane do poziomów wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego i dopiero po osiągnięciu odpowiedniego poziomu oczyszczenia wody te zostają odprowadzone do istniejących cieków melioracyjnych lub wód podziemnych.
68.	Wnioskuje o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiać dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
69.	Wnioskuje o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
70.	Wnioskuje o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
71.	Wnioskuje o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
72.	Wnioskuje o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą oraz miejsca obsługi podróżnych	
73.	Wnioskuje o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
74.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
75.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
76.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
77.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

78.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
79.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
80.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
81.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
82.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
83.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
84.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
85.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
86.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
87.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
88.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
89.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
90.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
91.	Wnioskują o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
91.	Wnioskują o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
92.	Wnioskują o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
93.	Wnioskują o wybudowanie węzła drogowego pomiędzy Ptuszą a Płytnicą	
94.		
95.	Trasa z wariantu 2 będzie przecinała żerowiska żurawi, niszczy region „Natury 2000”	Szczegółowa analiza przyrodnicza wraz z oceną procedowanych wariantów, zostanie przeprowadzona (na podstawie całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej) w Raplocie oceny oddziaływania na środowisko (ROOŚ), będącym załącznikiem do wniosku o decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych. Decyzja DŚU wydawana jest przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
96.	Wariant 1 jest bliżej ekologii. Trasa z wariantu 2 będzie przecinała żerowiska żurawi, niszczy region „Natury 2000”	
97.		
98.	Budowa węzła zjazdowego między Płytnicą i Ptuszą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
99.	Budowa węzła zjazdowego między Płytnicą i Ptuszą	
100.	Popieram wariant 1. Wariant 2 dzieli nasze osiedle od normalnego życia (odcina od wsi, brak wjazdu na DK11) smród spalin, hałas itp.)	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
101.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
102.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
103.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
104.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
105.	Proszę o budowę węzła dojazdowego między Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
106.	Proszę o budowę węzła dojazdowego między Ptuszą a Płytnicą	
107.	Proszę o budowę węzła dojazdowego między Ptuszą a Płytnicą	
108.	Proszę o budowę węzła dojazdowego między Ptuszą a Płytnicą	
109.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
109.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
110.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
111.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
112.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
113.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
114.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

115.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
116.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
117.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
118.	Możliwość budowy węzła drogowego między Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
119.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
120.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
121.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
122.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
123.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
124.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
125.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
126.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
127.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
128.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
129.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
130.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
131.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
132.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
133.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
134.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
135.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
136.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
137.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
138.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
139.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
140.	Wariant 2 znacznie negatywnie wpłynąłby na dalszy rozwój Plecemina. Ponadto mógłby również negatywnie wpłynąć na przyrodę i środowisko. Trasa przebiegałaby w pobliżu i przez tereny „Natura 2000”. Od minionego roku właścicielem jest mój syn Arkadiusz jednak ja przebywam tam bardzo często	Szczegółowa analiza przyrodnicza wraz z oceną procedowanych wariantów, zostanie przeprowadzona (na podstawie całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej) w Raplocie oceny oddziaływania na środowisko (ROOŚ), będącym załącznikiem do wniosku o decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych. Decyzja DŚU wydawana jest przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Ponadto, przejście przez obszary specjalnej ochrony (w myśl ustawy o ochronie przyrody) jest dozwolone przepisami prawa, szczególnie w sytuacji braku alternatywnych rozwiązań. Taka sytuacja ma miejsce na analizowanym odcinku drogi ekspresowej.
141.	Wariant 2 znacznie negatywnie wpłynąłby na dalszy rozwój Plecemina. Ponadto mógłby również negatywnie wpłynąć na przyrodę i środowisko. Trasa przebiegałaby w pobliżu i przez tereny „Natura 2000”. Od minionego roku właścicielem jest mój syn Arkadiusz jednak ja przebywam tam bardzo często	
142.		
143.		
144.	Oczekujemy wjazdu i zjazdu między Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
142.	Oczekujemy wjazdu i zjazdu między Ptuszą a Płytnicą	
143.	Zjazd wjazd między miejscowościami Ptusza Płytnica	
144.	Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
145.	Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
146.	Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
147.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
148.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
149.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

150.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
151.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
152.	Zapewnienie miejsca wypoczynku z miejscem na stację paliw. Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariancie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej. Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
153.	Zapewnienie miejsca wypoczynku z miejscem na stację paliw. Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
154.	Zapewnienie miejsca wypoczynku z miejscem na stację paliw. Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
155.	Zapewnienie miejsca wypoczynku z miejscem na stację paliw. Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
156.	Zapewnienie miejsca wypoczynku z miejscem na stację paliw. Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	
157.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
158.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
159.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
160.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
161.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
162.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
163.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
164.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
165.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
166.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
167.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
168.	Przy wyborze war. II musicie państwo wziąć pod uwagę, że w Pleceminie nie posiadamy komunikacji (autobusu). Nasza młodzież dojeżdża rowerami lub idzie pieszo do Krępska na autobus i jedzie do szkół średnich do Piły. Trzeba będzie przy przejeździe do Plecemia rozpatrzyć ścieżkę rowerową bardzo proszę. W niedzielę i święta nasi mieszkańcy udają się do kościoła do Krępska. Odkąd Lasy Państwowe wybudowały drogę asfaltową łączącą Ptuszę z Pleceminem, ruch jest natężony, gdyż mieszkańcy Złotowa, Krajenki, Głuszczyzna, skracają sobie drogę przez lasy do Wałcza.	Droga powiatowa 1069P na odcinku przebudowywanym w związku z budową wiaduktu nad drogą S11 zostanie wyposażona w min. chodnik o szerokości 2m. W przypadku, gdy Zarząd Dróg Powiatowych wybuduje na dalszym odcinku infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, to na odcinku przebudowywanym w ramach budowy S11 (w rejonie wiaduktu drogowego) zostanie również zapewniona infrastruktura dla pieszych i rowerzystów – zgodnie z uzgodnieniami z ZDP.
169.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą i Płytnicą.	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariancie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej. Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
170.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą i Płytnicą.	
171.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą i Płytnicą.	
172.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą i Płytnicą.	
173.		
174.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą i Płytnicą.	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariancie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej.
175.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą i Płytnicą.	
176.	Zapewnienie miejsca odpoczynku z miejscem na stację paliw. Zjazdy i wjazdy między Ptuszą	

	i Płytnicą.	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
177.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
178.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
179.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
180.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
181.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
182.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
183.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
184.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
185.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
186.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
187.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
188.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
189.	Zjazd z S11 w miejscowości Płytnica	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
190.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
191.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
192.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
193.	Wjazd i zjazd między Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona.
194.	Wnioskuje o zjazd i wjazd między Ptuszą a Płytnicą	Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
195.	Wariant 1 jest lepszym rozwiązaniem dla mieszkańców naszej gminy. Według nas będzie mniejszy ruch drogowy, hałas, smog. Lepsze rozwiązanie komunikacyjne, logistyczne i ekologiczne	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
196.	Wariant 1 jest lepszym rozwiązaniem dla mieszkańców naszej gminy. Według nas będzie mniejszy ruch drogowy, hałas, smog. Lepsze rozwiązanie komunikacyjne, logistyczne i ekologiczne	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
197.	Wjazd i zjazd między Ptuszą a Płytnicą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona.
198.	Wjazd i zjazd między Ptuszą a Płytnicą	Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
199.	Proszę o uwzględnienie wjazdu na S11 z Ptuszy	
200.	Wniosek o wykonanie zjazdu/wjazdu na drogę ekspresową S11 między miejscowościami Płytnica a Ptusza	
201.	Wjazd i zjazd między Ptuszą a Płytnicą	
202.	Wjazd i zjazd między Ptuszą a Płytnicą	
203.	Wariant 1 jest lepszy. Chodzi o bezpośredni dowóz dzieci do szkoły oraz wygodny dojazd dorosłych do pracy w kierunku Jastrowia i Piły	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

204.	Wariant 1. Chodzi o bezproblemowy wjazd i zjazd na główną drogę w kierunku Jastrowia i Piły	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej.
205.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica-Ptusza	
206.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica-Ptusza	
207.	Wjazd i zjazd między Płytnicą a Ptuszą	
208.	Wjazd i zjazd między Płytnicą a Ptuszą	
209.	Wjazd i zjazd między Płytnicą a Ptuszą	
210.	Wjazd i zjazd między Płytnicą a Ptuszą	
211.		
212.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
213.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
214.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu. W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna, postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariantie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej. Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
215.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą	
216.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
217.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
218.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
219.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
220.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
221.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
222.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
223.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
224.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
225.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
226.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
227.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
228.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
229.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
230.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
231.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
232.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce	

	obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
233.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
234.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
235.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
236.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
237.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
238.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
239.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
240.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
241.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
242.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
243.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
244.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
245.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
246.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
247.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
248.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
249.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
250.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
251.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróżnych, WC, Parking, stację paliw	
252.	Zjazd dla gminy Tarnówka jest niezbędny	
253.	Wariant 1 jest lepszym rozwiązaniem dla mieszkańców naszej gminy. Proszę wsiąść pod uwagę podczas projektowania drogi S11 możliwość wykonania zjazdu na terenie Gminy Tarnówka.	
254.	Wariant 2 nieakceptowalny przez mieszkańców gminy Tarnówka. Tylko i wyłącznie wariant 1 jest do przyjęcia. Wariant 1 – proponuję wziąć pod uwagę zjazd dla gminy Tarnówka	
255.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
256.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
257.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
258.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

259.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
260.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
261.	Jestem przeciwko war.2 bo S11 odetnie naszą posesję od wioski. Wariant 1 prowadzi przez lasy, nikomu nie przeszkadza	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
262.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
263.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
264.	Brak uwag dotyczących przebiegów drogi S11 i brak wniosków	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
265.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
266.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
267.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
268.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
269.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
270.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
271.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
272.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
273.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
274.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
275.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
276.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
277.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
278.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
279.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
280.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
281.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
282.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
283.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
284.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
285.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
286.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
287.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
288.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
289.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
290.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
291.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
292.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
293.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
294.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
295.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
296.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
297.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
298.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
299.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
300.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
301.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
302.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
303.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
304.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
305.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

306.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
307.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
308.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
309.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
310.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
311.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
312.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
313.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
314.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
315.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
316.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
317.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
318.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
319.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
320.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
321.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
322.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
323.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
324.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
325.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
326.	Wariant 1 zapewnia niewielką kolizję z terenami mieszkaniowymi, jest krótszy od W2. W2 będzie miało negatywny wpływ na walory przyrodnicze i ekosystem rzeki Gwdy.	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
327.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
328.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
329.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
330.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
331.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
332.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
333.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
334.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
335.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
336.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
337.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
338.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
339.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
340.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
341.	Budowa węzła zjazdowego Płytnica-Ptusza	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałyby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiać dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
342.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
343.	W wariantcie 1 nie ma planów naruszania domostw w miejscowościach Ptusza i Płytnica. Dodatkowo należy uwzględnić Punkt Obsługi Podróży oraz Stację benzynową	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna, postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariantcie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej.
344.	W wariantcie 1 nie ma planów naruszania domostw w miejscowościach Ptusza i Płytnica. Dodatkowo należy uwzględnić Punkt Obsługi Podróży oraz Stację benzynową	
345.	W wariantcie 1 nie ma planów naruszania domostw w miejscowościach Ptusza i Płytnica.	

	Dodatkowo należy uwzględnić Punkt Obsługi Podróży oraz Stację benzynową	
346.	W wariantcie I nie jest naruszany w dużym stopniu interes mieszkańców gminy Tarnówka. Trasa jest bezpieczniejsza i bardziej korzystna jedynie należy uwzględnić Punkt Obsługi Podróży oraz stację benzynową	
347.	Brak miejsca obsługi podróży. Uwzględnienie węzła między Ptuszą a Płytnicą. Każdy wariant pomoże w bezpiecznym życiu mieszkańców gminy Tarnówka	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Na etapie SK, MOP na wariantcie nr 2 został zaproponowany pomiędzy Płytnicą a Ptuszą, jednakże ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej. Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
348.	Wariant pierwszy pomimo braku MOP jest bardziej korzystny. Wjazd zjazd Ptusza-Plecemin	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 zdaniem Projektanta lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
349.	Nie ingerowanie w życie mieszkańców leżących na trasie drogi ekspresowej S11	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
350.	MOP w wariantcie 1	W kwestii MOP-ów lokalizacja jest wstępna , postulat zostanie rozpatrzony przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego. Ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona również od odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej
351.	MOP w wariantcie 1	
352.	Pozostawienie domostw mieszkańców Plecemina, Ptuszy i Płytnica w nienaruszonym stanie	Ostateczna ilość wraz ze wskazaniem, które budynki przeznaczone będą do wyburzenia znane będą w materiałach stanowiących załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku wyboru wariantu powodującego konieczność przeprowadzenia wykupów nieruchomości zabudowanych, na kolejnym etapie prac (Projekt Budowlany) opracowywanym w ramach realizacji w trybie Projektuj i Buduj zastosowanie będą miały zapisy Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
353.	W wariantcie 1 nie ma planów naruszania domostw w miejscowościach Ptusza i Płytnica. Dodatkowo należy uwzględnić Punkt Obsługi Podróży oraz Stację benzynową	Ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona od położenia MOP na sąsiednich odcinkach drogi ekspresowej S11 oraz odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Dostęp do MOP-ów jest zapewniony jedynie z drogi ekspresowej
354.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróży, WC, Parking, stację paliw	MOP - ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona od położenia MOP na sąsiednich odcinkach drogi ekspresowej S11 oraz odległości pomiędzy pasami włączeń i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego. Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej.
355.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróży, WC, Parking, stację paliw	
356.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróży, WC, Parking, stację paliw	
357.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą, również o miejsce obsługi podróży, WC, Parking, stację paliw	
358.	Budowa węzła zjazdowego	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
359.	Budowa węzła zjazdowego	
360.	Budowa węzła zjazdowego	

361.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
362.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
363.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
364.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
365.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona . Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
366.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
367.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
368.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
369.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
370.	Jestem za wariantem 1 ponieważ przebiega on poza miejscowościami naszej gminy	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
371.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
372.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
373.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona . Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
374.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
375.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
376.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
376.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą	Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza jest nieuzasadniona . Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiały dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła.
377.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą	
378.	Wnioskuje o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą	
379.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
380.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
381.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
382.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
383.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
384.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
385.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
386.		Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.

Gmina Tarnówka				
Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
	1	381	1	1
	2	1	2	279
	1 i 2	0	1 i 2	1
	Brak opinii		8	
Podsumowanie				
	Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	381		2	
Wariant 2	1		280	
brak opinii			8	

Z analizy wniosków społecznych wynika 1 postulat:

1. Mieszkańcy wnoszą o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą
 122 wnioski

Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22, lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza nie jest uzasadniona.

2.5. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Krajenka

Gmina Krajenka	
1.	BRAK ANKIET

2.6. Tabelaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Szydłowo

Gmina Szydłowo		
Lp.	Treść wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosków społecznych
1.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
2.	<p>Przedstawione warianty prowadzą do konfliktu społecznego, stąd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wnioskuję o przeniesienie węzła w przebiegu dróg S10 i S11 w Pile z Al. Niepodległości na Al. Powstańców Wielkopolskich i na tej podstawie opracowanie nowego przebiegu drogi ekspresowej S11, 2) w drugiej kolejności wnioskuję o opracowanie innego wariantu drogi S11 przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących, powstających aktualnie, jak i planowanych zabudowań mieszkalnych na ul. Spokojnej, ul. Cichej, os. Na Wzgórzu, os. Leśnego czy Olszynowego zakątka w Dobrzycy. <p>Popieram zastrzeżenia i propozycje alternatywnych wariantów wskazanych pismem z 08.06.2018 r. przez Pawła Kądziałę członka Rady Sołectkiej Dobrzycy, jak i te przedstawione w siedzibie GDDKiA w Poznaniu dnia 05.02.2019 r.</p>	<p>Ad.1)</p> <p>Nie przewiduje się zmiany lokalizacji węzła. Węzeł drogowy Piła-Północ znajduje się na skrzyżowaniu projektowanych dróg ekspresowych S10 i S11 i jest projektowany w ramach zadania pn. „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu Szczecińskiego – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Wałcz” przygotowywanego przez Oddział w Szczecinie. Prace projektowe na tym zadaniu trwają od 2009 roku. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone z mieszkańcami w latach 2010 i 2011r. Ponadto, do węzła „Piła-Północ” dowiązuje się inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11” przygotowywana przez Oddział w Poznaniu. Dla inwestycji tej został złożony wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) do Regionalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Procedowanie tego zadania trwa od 2006 roku, a konsultacje społeczne dla Piły i Ujścia zostały przeprowadzone w październiku 2011r. GDDKiA poinformowała, że węzeł „Piła – Północ” zapewnia powiązanie przyszłej drogi S11 jak i istniejącej drogi DK11 z projektowaną drogą S10 i istniejącą drogą DK 10. Zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późn. zmianami), węzeł „Piła-Północ” został zaprojektowany na drodze klasy „S” zapewniając powiązanie z drogą klasy min. G (istniejąca DK10/DK11). Ponadto, lokalizacja węzła „Piła-Północ” została zaprojektowana zgodnie z ww. warunkami technicznymi w zakresie minimalnej odległości między węzłami (na terenie zabudowy w granicach miasta - nie mniej niż 3 km) względem w. „Piła-Wschód” projektowanego w ramach budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11 zapewniającego powiązanie z drogą krajową DK 10 oraz przyszłą S10 (aktualnie projektowaną w ramach zadania „Budowa drogi ekspresowej S10 Piła-Wyrzysk). Przesunięcie węzła na drogę wojewódzką DW 188 spowoduje brak możliwości powiązania istniejącej drogi krajowej DK 10 i DK 11 z projektowanymi drogami ekspresowymi S11 (Szczecinek - Piła) oraz drogą S10 (Stargard Szczeciński – Piła).</p> <p>Zwracamy uwagę, że opracowania projektowe dla budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11, w tym projekt węzła „Piła – Północ”, był uzgadniany z zarządcą dróg wojewódzkich (Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich) oraz Prezydentem Miasta Piły w latach 2012-2016.</p> <p>Zaznaczamy, że węzły krzyżujące dwie drogi ekspresowe są węzłami całkowicie bezkolizyjnymi (typu WA) oraz są tak projektowane by nie powodować zbytniego spowolnienia ruchu drogowego na ich obszarze. Uszczegóławiając, taki węzeł (typu WA) różni się od innych węzłów tym, że jego łącznice projektowane są o dużych promieniach (m.in. łącznice bezpośrednie, półbezpośrednie) oraz na ciągach głównych stosuje się jezdnie zbiorczo-rozprawdzające, przez co zajętość terenu pod taki węzeł jest zdecydowanie większa. Biorąc pod uwagę wskazaną lokalizację węzła podkreślamy, że istnieje duże prawdopodobieństwo kolizji tego węzła z zakładami przemysłowymi zlokalizowanymi po stronie południowej istniejącej DK10/DK11.</p> <p>Nadmieniamy, że przy projektowaniu nowego układu drogowego (drogi ekspresowe S10 i S11) najważniejsze jest bezpieczne powiązanie ze sobą dróg najwyższych kategorii, a w drugiej kolejności, jeśli pozwalają na to warunki terenowe oraz projektowane rozwiązania i parametry techniczne, dokonuje się powiązania z drogami ekspresowymi układu dróg lokalnych (pod warunkiem spełnienia odpowiednich warunków określonych w Rozporządzeniu). Właśnie w ten sposób projektowany jest węzeł „Piła Północ” (d. w. „Koszyce”). Węzeł zlokalizowano na przecięciu dwóch dróg krajowych nr 10 i nr 11 (dróg najwyższej kategorii, które muszą zostać powiązane ze sobą). Dlatego węzeł został zaprojektowany na przecięciu z drogą krajową nr 11, a nie na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 188. Wskazujemy również, że z informacji otrzymanych od Prezydenta M. Piła, miasto posiada uchwalony Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP), który zakłada lokalizację węzła „Piła Północ” w dotychczasowym miejscu. W MPZP oznaczono nieprzekraczalną linię zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej w tym rejonie, pozostawiając tym samym wolny teren pod budowę węzła „Piła Północ”. MPZP zakłada też, że do docelowego węzła S11/S10, Miasto Piła wybuduje drugą jezdnię wzdłuż al. Niepodległości, zapewniając tym samym dowiązanie dwujezdniowego odcinka miejskiej drogi do</p>

		projektowanego przez GDDKiA O/Szczecin węzła „Piła Północ”.
		Ad.2) Szczegółowe odniesienie do proponowanych przez mieszkańców m. Dobrzyca wariantów przebiegu drogi S11 zostały przedstawione w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
3.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
4.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
5.	Wariant 1 powinien być poprowadzony za lotniskiem (północny zachód od lotniska). Piława i Rurzyca będzie przecięta od kątem prostym, a sama droga będzie oddalona od miejscowości Krępsko i Dobrzyca. Teren ten jest geologicznie płaski.	Wariant przebiegający po zachodniej stronie lotniska był analizowany na podstawie propozycji mieszkańców m. Dobrzyca. Szczegółowe odniesienie do proponowanych przez mieszkańców m. Dobrzyca wariantów przebiegu drogi S11 zostały przedstawione w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu). Proponowany przez mieszkańców wariant przybliżał się do zabudowy mieszkaniowej w trzech miejscach na odległość ok. 200, 300 i 400m. Poniżej m. Krępsko, w okolicy drogi powiatowej 1208P (kierunek Stara Łubianka) wariant spowoduje wyburzenie gospodarstwa. Dla porównania projektowany wariant nr 1, dla którego wariant V miał stanowić alternatywę, nie powoduje wyburzeń na omawianym odcinku Jastrowie – Piła. Wskazujemy, że w przypadku proponowanego przebiegu wariantu wzdłuż linii kolejowej, w kolizji mogłyby się znaleźć zabudowania zlokalizowane w pobliżu stacji kolejowej Płytnica. Natomiast samo przejście tego wariantu przez linię kolejową zostało zaproponowane pod kątem ok. 8 stopni, co jest niezgodne z przepisami prawa (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie) i wiązałoby się z wykonaniem bardzo długiego obiektu nad linią kolejową. Poza tym, przy tak bliskim przebiegu wzdłuż linii kolejowej na tym odcinku, nie byłoby możliwości skutecznej minimalizacji oddziaływania na szlaki migracji zwierząt. Droga i linia kolejowa musiałyby przylegać do siebie, a obiekty należałoby realizować jako zespolone. Ewentualnie droga powinna być oddalona od linii kolejowej, tak aby po wyjściu z przejścia zwierzęta nie napotykały kolejnej przeszkody (korygując w ten sposób wariant V dochodzimy do zaprojektowanego już wariantu 1). Między Krępskiem a Dobrzą, poniżej lotniska, zidentyfikowana została strefa ochronna ptaka szponiastego (kani). Jeżeli zaistniałaby konieczność likwidacji tej strefy, powstanie ryzyko znaczącego oddziaływania inwestycji na środowisko, powodując tym samym prawne przeciwskazania do realizacji tego wariantu.
6.	Wnoszę o przesunięcie wariantu 1 tak, by większym łukiem omijał miejscowość Dobrzyca, lotnisko Leśne i Krępsko. Krępsko i Płytnica – blisko linii kolejowej.	Zgodnie z odniesieniem w pkt. 5.
7.	Proponuję, aby wariant 1 był bardziej przesunięty na północny-zachód, omijał Dobrzą w większej odległości, przechodził za lotniskiem w Krępsku od strony zachodniej. W ten sposób Dobrzyca i Krępsko zostaną ominięte w większej odległości.	Zgodnie z odniesieniem w pkt. 5.
8.	Proponuję, by wariant 1 był bardziej zmodyfikowany o przesunięcie drogi bardziej na zachód omijając bardziej Dobrzą, przechodząc za lotniskiem w Krępsku od strony zachodniej. Dalszy przebieg wzdłuż linii kolejowej Stara Łubianka – Płytnica. Służyłoby to uniknięciu konfliktów społecznych. Wariant 2 – nie do przyjęcia z powodów społecznych – wysiedlenia oraz naruszenia środowiska ekologicznego – biegnie na całej długości wzdłuż rzeki Gwdy, blisko rzeki.	Zgodnie z odniesieniem w pkt. 5.
9.	Jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest przesunięcie węzła na ul. Powstańców Wlkp.	Zgodnie z odniesieniem w pkt. 2.
10.	Stanowczo uważam, że niewłaściwa jest lokalizacja węzła. Usytuowanie węzła od ul. Powstańców Wlkp. ma dużo większe uzasadnienie społeczne, ekologiczne i ekonomiczne.	Zgodnie z odniesieniem w pkt. 2.
11.	Proponujemy, aby wariant 1 był przesunięty bardziej na zachód, omijał Dobrzą w większej odległości, przechodził za lotniskiem w Krępsku od strony zachodniej, mijał Krępsko w dalszej odległości, biegłby wzdłuż linii kolejowej (Stara Łubianka – Płytnica), przecinał prostopadłe rzeki Rurzyca i Piławę. Teren geologicznie płaski, brak konfliktów społecznych. Wariant 2 katastrofalny pod względem społecznym, wysiedlenia i ekologicznym, na całej długości biegnie wzdłuż rzeki Gwdy, w bliskiej odległości (Natura 2000, dyrektywa ptasia, sptywy kajakowe).	Zgodnie z odniesieniem w pkt. 5.
12.		
13.	-	
14.	-	

15.	Projektowana droga jest zdecydowanie za blisko zabudowań.	<p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ponadto w zakresie ochrony akustycznej wyjaśniamy.</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p>
16.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
17.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
18.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
19.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
20.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
21.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
22.	Wariant 1 jest projektowany jako mniej kolizyjny z osiedlami nowobudowanymi wokół istniejących miejscowości. Wariant 2 wg projektu właściwie na odcinku Piła – Ptusza w co najmniej kilku odcinkach zbliża się bardzo, a nawet przecina istniejące już osady (w przeważającej części nowo wybudowane).	Głos zostanie ujęty w analizie wielokryterialnej (w kryterium społecznym), mającej na celu umożliwienie wskazania wariantu preferowanego do realizacji.
23.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
24.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
25.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
26.	Droga S11 powinna omijać rzeki Pilawa oraz Rurzyca. W przeciwnym wypadku będzie to bezczeszczenie niezwykłego dziedzictwa przyrody i degradacja turystyki w regionie.	<p>Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych.</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony</p>

		<p>na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz.</p> <p>Ponadto w toku prac projektowych zostanie zaprojektowany system odwodnienia drogi ekspresowej. W ramach tego systemu zaprojektowane i wybudowane zostaną m.in. rowy odwadniające, zbiorniki retencyjne, osadniki, a w miejscach gdzie to będzie konieczne - kanalizacja deszczowa. Takie rozwiązania systemu odwodnienia funkcjonują na wszystkich drogach szybkiego ruchu. W związku z czym, wody opadowe są najpierw oczyszczane do poziomów wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego i dopiero po osiągnięciu odpowiedniego poziomu oczyszczenia wody te zostają odprowadzone do istniejących cieków melioracyjnych lub wód podziemnych.</p> <p>Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raplocie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>W związku z powyższym uspokajamy, że wybrany do realizacji wariant przebiegu drogi ekspresowej nie będzie przyczyną dewastacji przyrody i krajobrazu oraz szczególnie cennych przyrodniczo rzek – Rurzyca i Piławy.</p>
27.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
28.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
29.	Przy wyborze wariantu 1 proszę o odsunięcie pasa drogi jak najdalej od osiedla w miejscowości Dobrzyca przy ulicach Cicha oraz Spokojna.	<p>Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu GDDKiA z przedstawicielami mieszkańców m. Dobrzyca i m. Krępsko. Na spotkaniu przedstawiciele mieszkańców zapytali o możliwość odsunięcia w kierunku zachodnim wariantu nr 1 od istniejącej zabudowy (osiedle Cicha i Spokojna w Dobrzyca).</p> <p>Projektant poinformował o możliwości nieznacznej korekty przebiegu wariantu W1, jednocześnie wskazując na uwarunkowania związane z urządzeniami ochrony akustycznej. Odsunięcie przebiegu drogi ekspresowej od zabudowy np. o 100m, spowoduje brak uzasadnienia dla zlokalizowania ekranów akustycznych na etapie projektowym. Dopiero analiza porealizacyjna (wykonana po 1 roku od oddania drogi do użytkowania) zweryfikuje czy dopuszczalne poziomy hałasu zostały przekroczone czy nie.</p> <p>Mając na uwadze powyższe przedstawiciele mieszkańców postulują, aby geometrię drogi ekspresowej poprowadzić w taki sposób, by zapewnić jak lepsze warunki akustyczne dla mieszkańców osiedli położonych w otoczeniu projektowanej drogi ekspresowej.</p>
30.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
31.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
32.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
33.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
34.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
35.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
36.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
37.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
38.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
39.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
40.	Proszę o trzeci wariant który nie porusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	<p>Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów.</p> <p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; - konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony

		<p>- przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).</p> <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ponadto w zakresie ochrony akustycznej wyjaśniamy.</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspomniany powyżej raport ROOŚ będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 były analizowane. Przedstawiciele mieszkańców m. Dobrzyca proponowali rozwiązania które zostały poddane wnikliwej analizie Projektanta i Inwestora. Szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego Raportu z konsultacji społecznych).</p>
41.	Proszę o trzeci wariant, który nie naruszy istniejących wiosek i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant wynikowy (społeczny) zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie powyżej – pkt. 40.
42.	Uważam, że wytyczenie drogi S11 wariantem 1 zniszczy w znacznym stopniu dziewiczy obszar w dolinach rzek Piławy, Rurzyca, Dobrzyca (dolina Rurzyca to obszar Natura 2000 i rezerwat przyrody). Zachowajmy ten teren w nienaruszonym stanie dla przyszłych pokoleń wskazane będą przeniesienie węzła S10 i S11 w miejsce skrzyżowania obwodnicy z ul. Powstańców Wielkopolskich (ul. dwupasmowa) i drogi do Złotowa (obszar przemysłowy) i poprowadzenie wariantu S11 omijającego domostwa wschodnią stroną Dobrzyca. Nastąpi zmniejszenie natężenia ruchu (o połowę) samochodowego w sąsiedztwie dzielnicy Zielona Dolina (domki jednorodzinne).	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz.</p>
43.	Uważam, że wytyczenie drogi S11 wariantem 1 zniszczy w znacznym stopniu dziewiczy obszar w dolinach rzek Piławy, Rurzyca, Dobrzyca (dolina Rurzyca to obszar Natura 2000 i rezerwat przyrody). Zachowajmy ten teren w nienaruszonym stanie dla przyszłych pokoleń wskazane będą przeniesienie węzła S10 i S11 w miejsce skrzyżowania obwodnicy z ul. Powstańców Wielkopolskich (ul. dwupasmowa) i drogi do Złotowa (obszar przemysłowy) i poprowadzenie wariantu S11 omijającego domostwa wschodnią stroną Dobrzyca. Zmniejszymy w ten sposób natężenie ruchu samochodowego w sąsiedztwie dzielnicy Zielona Dolina (obręb wytyczony przez rzekę Gwdę, obwodnicę i ul. Aleja Niepodległości w Pile).	Ponadto w toku prac projektowych zostanie zaprojektowany system odwodnienia drogi ekspresowej. W ramach tego systemu zaprojektowane i wybudowane zostaną m.in. rowy odwadniające, zbiorniki retencyjne, osadniki, a w miejscach gdzie to będzie konieczne - kanalizacja deszczowa. Takie rozwiązania systemu odwodnienia funkcjonują na wszystkich drogach szybkiego ruchu. W związku z czym, wody opadowe są najpierw oczyszczane do poziomów wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego i dopiero po osiągnięciu odpowiedniego poziomu oczyszczenia wody te zostają odprowadzone do istniejących cieków melioracyjnych lub wód podziemnych. <p>Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>

		<p>W związku z powyższym uspokajamy, że wybrany do realizacji wariant przebiegu drogi ekspresowej nie będzie przyczyną dewastacji przyrody i krajobrazu oraz szczególnie cennych przyrodniczo rzek – Rurzyca i Pilawy. Nie naruszamy terenów rezerwatów.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca. Wniosek poddano wnikliwej analizie a szczegółowe odniesienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p> <p>Nie znaleziono możliwości procedowania wariantów wg propozycji mieszkańców. W kwestii zmiany lokalizacji węzła drogowego Pila-Północ odpowiedzi udzielono w pkt. 2.</p>
44.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
45.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
46.	Nie zgadzam się z żadnym z proponowanych wariantów. Uważam, że należy znaleźć rozwiązanie które biegnie daleko od zabudowań a takowe istnieje. Węzeł pilski powinien znajdować się w okolicy al. Powstańców.	<p>W kwestii zmiany lokalizacji węzła drogowego Pila-Północ odpowiedzi udzielono w pkt. 2.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca. Wniosek poddano wnikliwej analizie a szczegółowe odniesienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p> <p>Nie znaleziono możliwości procedowania wariantów wg propozycji mieszkańców.</p>
47.	Proszę o trzeci wariant który nie narusza istniejących wiosek i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
48.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
49.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego	<p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca. Wniosek poddano wnikliwej analizie a szczegółowe odniesienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p> <p>Nie znaleziono możliwości procedowania wariantów wg propozycji mieszkańców.</p>
50.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca. Wniosek poddano wnikliwej analizie a szczegółowe odniesienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
51.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
52.	W wariantcie nr 2 droga S11 przechodzi przez środek naszej posesji co wiąże się z wyburzeniem domu rodzinnego o wartości nie mniejszej niż 0,5 mln złotych oraz zadośćuczynienie za 4 działki. Działka nr 73/3, 73/4, 73/5, 73/6, okoliczne domy również musieliby być wyburzone, a reszta mieszkańców będzie mieszkać bardzo blisko S11.	Wyjaśnienie udzielono w pkt. 40.
53.	W wariantcie nr 2 droga S11 przechodzi przez środek naszej posesji co wiąże się z wyburzeniem domu rodzinnego o wartości nie mniejszej niż 0,5 mln złotych oraz zadośćuczynienie za 4 działki. Działka nr 73/3, 73/4, 73/5, 73/6, okoliczne domy również będą musiały zostać wyburzone, a reszta mieszkańców będzie mieszkać bardzo blisko S11.	Wyjaśnienie udzielono w pkt. 40.
54.	Jestem przeciwny zaproponowanym wariantom. Węzeł pilski powinien znajdować się przy Al. Powstańców Wielkopolskich obok zakładu Philips. S11 swoim przebiegiem powinien wpisać się w między DK11 a trasą złotowską.	Wyjaśnienie udzielono w pkt. 2.
55.	Wnoszę o połączenie obu wariantów w sposób korzystny dla mieszkańców Dobrzyca i Krępska. W wariantcie nr 2 droga S11 przechodzi przez środek naszej posesji, co wiąże się z wyburzeniem domu oddanego do użytku w 2018 roku o wartości nie mniejszej niż 0,5 mln złotych oraz zadośćuczynieniu za działkę o wym. 3 750 m ² . Okoliczne domy również będą	<p>Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych.</p> <p>Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane.</p> <p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego,</p>

	<p>musiały zostać wyburzone, a reszta mieszkańców mieszkać będzie w niewielkiej odległości od S11.</p>	<p>zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; - konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ponadto w zakresie ochrony akustycznej wyjaśniamy.</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca i szczegółowe uzasadnienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p>
56.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
57.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
58.	Węzeł powinien znajdować się w strefie przemysłowej – Al. Powstańców Wielkopolskich koło Philips. Trasa S11 powinna przebiegać wzdłuż wschodniej strony rzeki Gwdy, pomiędzy trasą na Złotów a DK11.	Wyjaśnień udzielono w pkt. 2.
59.	Planowany przebieg projektowanej drogi ekspresowej S11 przebiega przez ziemię rolną którą uprawiam. Zajęcie tej ziemi – gruntu pod planowaną inwestycję pozbawi mnie i moją rodzinę części dochodu. Gospodarstwo rolne to moje źródło utrzymania. Przebieg planowanej inwestycji – wariant 1 o ile dla innych mieszkańców Dobrzyca stanowi uciążliwość życia codziennego, to dla mnie poza kwestiami zniszczenia obszarów przyrodniczych, zdewastowanie terenów zielonych będzie pozbawieniem mnie mojego warsztatu pracy.	Przejęcie przez pola uprawne jest nieuniknione w sytuacji projektowania drogi ekspresowej o tak dużym zasięgu – 60km. Droga ekspresowa musi być projektowana zgodnie z warunkami technicznymi, w szczególności GDDKiA zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę: <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do obecnie realizowanej obwodnicy m. Szczecinek w ciągu drogi S11; - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>Wskazujemy, że nie jest możliwym uniknięcie kolizji z polami uprawnymi ani nawet z wszystkimi zabudowaniami. Podkreślić należy, że przede wszystkim priorytetowym założeniem jest minimalizacja wyburzeń budynków mieszkalnych, a korekta przebiegu na jakimś odcinku każdorazowo skutkuje kolizją z inną nieruchomością.</p>

		Za zajęte pod zamierzenie drogowe nieruchomości, należy się odszkodowanie na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
60.	Proszę o trzeci wariant, który nie naruszy istniejących wiosek i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
61.	Składam wniosek o zmianę lokalizacji węzła na obwodnicy pilskiej. Proponowana lokalizacja wyjazd ul. Powstańców Wlkp. droga 188 Złotów. Wnioskuje o opracowanie wariantu alternatywnego przebiegającego nie mniej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Dotychczasowe warianty prowadzą do konfliktu społecznego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
62.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzycy do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	
63.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
64.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
65.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzycy do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
66.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
67.	Wariant 2 wg nas jest inwestycja tańszą. Ponadto przy wariantcie nr 1 naruszony jest ochroniony obszar Natura 2000 z bardzo atrakcyjnymi szlakami kajakowymi z szlakiem Papieskim na czele. Ze względów społecznych wariant nr 2 jest lepszym.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych.
68.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
69.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
70.	Wariant 3! Węzeł ze skrzyżowania Bydgoska (Piła) – obwodnica Piły na Poznań.	W zakresie lokalizacji węzła Piła-Północ wyjaśnienia poczyniono w pkt. 2. Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
71.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
72.	Ze względu na bliskie sąsiedztwo zabudowań jestem za przesunięciem drogi ekspresowej o ok. kilometr w kierunku północno-wschodnim od drugiego wariantu projektowanej drogi.	Warianty przebiegające w większej odległości od miejscowości Dobrzycy spowodują wydłużenie projektowanej drogi S11 oraz przecięcie cennych przyrodniczo obszarów. Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych.
73.	Wnioskuje o przesunięcie ze względu na bliską zabudowę.	
74.	Zbyt blisko zabudowań budynku mieszkalnego.	Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
75.	Nie jestem za wariantem 1 i wariantem 2, z uwagi na projektowany węzeł przy drodze lokalnej Piły tj. brak tranzytu dla pojazdów. Droga tranzytowa dwupasmowa Piły znajduje się na drodze w kierunku Złotowa od Al. Powstańców Wielkopolskich, tam powinien znajdować się węzeł oraz droga S11 poprowadzona omijając Dobrzycę, Krępsko, Ptaszę i Płytnicę jak również omija rzeki, co zaoszczędzi koszty budowy mostów i jest trasą krótszą.	Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40. W zakresie zmiany lokalizacji węzła Piła Północ, odpowiedzi udzielono w pkt. 2.

	Węzeł projektowany zakłóci funkcjonowanie mieszkańców Piły i miejscowości j/w dlatego powinien znajdować się przy Powstańców Wlkp. w kierunku na Złotów.	
76.	Protestuję na przebieg drogi w wariantcie 1 ze względu na odległość ok. 200 m od mojej działki. Optuję za wariantem 3 korzystnym dla mojej wsi.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
77.	Jestem przeciwny wariantowi 1 który przewiduje przebieg drogi w odległości 200 m od mojego domu. Nie popieram również wariantu 2, który rujnuje układ wsi Dobrzyca, Krępska i Plecemin.	
78.	Nie jestem za wariantem 1 i wariantem 2, gdyż godzi w funkcjonowanie mieszkańców Dobrzyca, Krępska, Ptuszy, Płytnicy i Piły. Węzeł proponowany przy drodze lokalnej Piły jest nieporozumieniem gdyż brak możliwości na tranzyt pojazdów. Droga dwupasmowa tranzytowa wybudowana w latach 70-tych funkcjonuje do dziś 3 km dalej w kierunku na Złotów. W tym miejscu powinien być węzeł i droga S11 omijając Dobrzycę, Krępsko, Ptuszę i Płytnicę zaoszczędzi to kosztów z mostami i jest krótszą trasą.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
79.	Bardzo proszę zrobić wszystko by wybrać wariant 3 – z węzłem komunikacyjnym przy Al. Powstańców Wlkp. lub wcześniej – obwodnica Poznań-Bydgoszcz – byłoby to dużo mądrzejsze rozwiązanie (krótsza droga ekspresowa, nieprzecinająca na drodze wiosek, przechodząca przez dużo łatwiejszy teren – mniej rzek i cennych przyrodniczo terenów). 2 wariant jest najbardziej inwazyjny dla mieszkańców Dobrzyca, przechodzi przez domy moich sąsiadów – wymaga ich wyburzenia, zdecydowanie obniża wartość naszych nieruchomości, nigdy nie zakupiłabym tu domu, gdyby nie to, że leży na terenach Natura 2000, przy rzece Głomi, z daleka od hałasu, dróg.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
80.	Rozważyć można przeniesienie węzła Piła 2-3 km w stronę zjazdu ze Złotowa czy skrzyżowania do Poznania a drogą z wariantu 2 na wysokości Plecemin skierować 2-3 km w lewo. Oddali to warianty od terenów zabudowanych Dobrzyca, gdyż każdy z dotychczasowych wariantów powoduje że dla części mieszkańców Dobrzyca droga jest uciążliwa.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
81.	Dużym błędem było przyjęcie węzła w Pile, w fazie projektowania nie istniała zabudowa mieszkalna w Dobrzyca i okolicach Krępska. Obecne rozwiązania wariantów 1 i 2 będą powodowały wzrost kosztów tej budowy jak i zaburzają walory środowiskowe. Budowa drogi w wariantcie 2 spowoduje kolejne już drugie podzielenie małej wioski jaką jest Dobrzyca (obecnie droga 11, a teraz nowa szybkiego ruchu). Rozważyć można przeniesienie węzła Piły w stronę zjazdu do Złotowa z wariantu 2 na wysokości miejscowości Plecemin przenosząc ten wariant drogi o 2-3 km w lewo. Budowa kolejnej drogi w Dobrzyca pogorszy walory tej okolicy (duży hałas już istnieje, niszczenie domów).	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
82.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
83.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
84.	Nie jestem za żadnym z proponowanych przez GDDKiA wariantów (1 i 2). Najwłaściwszym przebiegiem drogi ekspresowej S11 jest wariant 3 omijający miejscowości Dobrzyca i Krępsko oraz zmiana lokalizacji węzła. Zmiana węzła z Al. Niepodległości na Powstańców Wlkp. umożliwi wdrożenie nie tylko wariantu 3 korzystnego dla mieszkańców Krępska i Dobrzyca ale będzie także bardziej korzystny dla mieszkańców Piły oraz skróci drogę ekspresową S11.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40.
85.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
86.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
87.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
88.	Proszę o trzeci wariant, który nie naruszy istniejących wiosek i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji

		uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
89.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Warianty zaproponowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca, zostały przeanalizowane. Szczegółowe wyjaśnienia zostały udzielone przez GDDKiA (nr pisma: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag) osobie, która przekazała warianty do rozpatrzenia. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę: - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji. Ponadto w zakresie ochrony akustycznej wyjaśniamy. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca i szczegółowe uzasadnienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
90.	Zebranie z 30.01.2019 nie wniosło nic nowego co było przedstawione w czerwcu 2018 r. Brak ustosunkowania się do propozycji poprowadzenia S11 za stacją paliw Orlen w prosto przez las omijając Dobrzyca i Krępsko. Propozycję tą i mapkę sytuacyjną przekazałem przedstawicielowi Rady Sołectwa. Bezzasadna jest budowa węzła na Koszycach (skrzyżowanie obecnych dróg krajowych 10 i 11).	
91.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
92.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
93.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
94.	-	Warianty zaproponowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca, zostały przeanalizowane. Szczegółowe wyjaśnienia zostały udzielone przez GDDKiA (nr pisma: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag) osobie, która przekazała warianty do rozpatrzenia.
95.	Prośba o uwzględnienie mostu w lesie na 5185 m. Dzięki temu będzie możliwość	Dojazd do lasu jest zapewniony w km 50+588 poprzez wiadukt drogowy.

	korzystania z lasu.	
96.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
97.	Wnioskuje o przeniesienie węzła Piła Północ na drogę wylotową na Złotów, która jest drogą dwujezdniową w odróżnieniu od Al. Niepodległości – jednojezdniową. Wariant ten pozwoli na zachowanie cennych przyrodniczo środowisk wokół Rurzyca. Ponadto pozwoli to na zachowanie nowo oddanej ścieżki rowerowej (koszt 1,5 mln PLN po stronie gminy Szydłowo). Wariant ten ogranicza konieczność budowy mostów do jednego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Infrastruktura pieszo-rowerowa w przypadku kolizji zostanie odtworzona/przebudowana.
98.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
99.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
100.	Wnioskuje za 2 wariantem drogi lub wytyczenie 3 wariantu omijającego Dobrzyce i Krępsko – np. przeniesienie węzła na drogę wylotową na Złotów.	W kwestii zmiany lokalizacji węzła wyjaśnienia poczyniono w pkt. 2.
101.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca, zostały poddane szczegółowej analizie, a szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
102.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2) jest przewidziane. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
103.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
104.	Przedstawione warianty nie satysfakcjonują mnie! Wnioskuje o przygotowanie wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA spowodują obniżenie parametrów życia wszystkich mieszkańców i doprowadzą do konfliktów społecznych.	
105.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca, zostały poddane szczegółowej analizie, a szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
106.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	
107.	Wnioskuje o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca, zostały poddane szczegółowej analizie, a szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).

108.	Wnoszę o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	
109.	Mniej inwazyjna wersja projektu, omijająca większość gospodarstw.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Jest przewidziane procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2). Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
110.	Mniej inwazyjność projektu na całym odcinku od Ptuszy do Piły.	
111.	Mniej inwazyjna wersja przebiegu drogi S11, omijająca więcej gospodarstw i osiedli.	
112.	-	
113.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
114.	-	
115.	-	
116.	Wnoszę o opracowanie przez GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzyca do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.19 r. Dotychczasowe warianty przedstawione przez GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca, zostały poddane szczegółowej analizie, a szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
117.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
118.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
119.	W obrębie ul. Cichej i Spokojnej istnieje konieczność możliwie najdalszego odsunięcia drogi od zabudowań.	Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu GDDKiA z przedstawicielami mieszkańców m. Dobrzyca i m. Krępsko. Na spotkaniu przedstawiciele mieszkańców zapytali o możliwość odsunięcia w kierunku zachodnim wariantu nr 1 od istniejącej zabudowy (osiedle Cicha i Spokojna w Dobrzyca). Projektant poinformował o możliwości nieznacznej korekty przebiegu wariantu W1, jednocześnie wskazując na uwarunkowania związane z urządzeniami ochrony akustycznej. Odsunięcie przebiegu drogi ekspresowej od zabudowy np. o 100m, spowoduje brak uzasadnienia dla zlokalizowania ekranów akustycznych na etapie projektowym. Dopiero analiza porealizacyjna (wykonana po 1 roku od oddania drogi do użytkowania) zweryfikuje czy dopuszczalne poziomy hałasu zostały przekroczone czy nie. Mając na uwadze powyższe przedstawiciele mieszkańców postulowali, aby geometrię drogi ekspresowej poprowadzić w taki sposób, by zapewnić jak lepsze warunki akustyczne dla mieszkańców osiedli położonych w otoczeniu projektowanej drogi ekspresowej
120.	Wnoszę o opracowanie przed GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Dotychczasowe warianty opracowane przed GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca, zostały poddane szczegółowej analizie, a szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
121.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
122.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
123.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
124.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
125.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
126.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
127.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Jest przewidziane procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2). Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji.
128.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	

		Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
129.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
130.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
131.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
132.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
133.	Wnoszę o opracowanie przed GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Dotychczasowe warianty opracowane przed GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Jest przewidziane procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2). Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji.
134.	Wnoszę o opracowanie przed GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Dotychczasowe warianty opracowane przed GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
135.	Proszę o odsunięcie o co najmniej 500 m S11 od najbliższych domostw miejscowości Dobrzyca. Wykorzystując wariant alternatywny 3 ustanowiony przez stowarzyszenie z węzła Al. Powstańców Wlkp. w Pile.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2 i 40. Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca, zostały poddane szczegółowej analizie, a szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
136.	Uważam, że należy chronić obszar Natura 2000, dlatego jestem za wariantem nr 2. Wybierając wariant nr 2 chronimy rezerwat Kuźnik – miejsce wylęgowe ptaków w dolinie Piławy i Rurzyca. Wariant nr 2 jest słuszny ze względów ekologicznych.	Głos Państwa zostanie ujęty w analizie wielokryterialnej w kryterium społecznym mającej na celu umożliwienie wskazania wariantu preferowanego do realizacji.
137.	Jestem przeciwny wariantowi nr 1, ponieważ narusza obszar Natura 2000. Jest to strefa krajobrazu chronionego z miejscami wylęgowymi ptaków takich jak czapla biała, żuraw, łabędzie. Jest to atrakcyjny szlak krajobrazowy znany w całej Polsce. Naruszenie tych terenów będzie wielką stratą dla społeczeństwa.	
138.	Najlepszym rozwiązaniem jednak jest poprowadzenie drogi nr 11 dalej od wszelkich zabudowań tzn. przesunięcie jej w kierunku południowo-zachodnim, tak aby drogę gminną Dobrzyca-Łubianka przecinała pomiędzy wsią Dobrzyca a istniejącą leśniczówką. W ten sposób można też ominąć wieś Krępsko od strony południowo-zachodniej. Droga, hałas nie zakłóci też równowagi ekologicznej w dolinach rzek Gwda, Piława, Głomia gdzie siedliska mają liczne i chronione ptaki, zwierzęta, rośliny – rezerwat Kuźnik.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40, 55.
139.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Jest przewidziane procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2). Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji.
140.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
141.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
142.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
143.	Nie zgadzam się z projektowanym przebiegiem drogi w wariantcie 1 z następujących powodów: - wariant ten przebiega przez cenne obszary przyrodnicze zaliczone do Natury 2000 - Puszcza nad Gwdą, które po wybudowaniu drogi zostaną bezpowrotnie zniszczone, - przebiega zbyt blisko nowej zabudowy Jednorodzinnej (Osiedle Leśne, Ul. Cicha i Spokojna, Osiedle na Wzgórzu), celowo usytuowanej z dala od zgiełku i szumu miasta, - w okolicach projektowanej drogi znajdują się liczne ujęcia wody pitnej dla miasta Piły i okolic, opisane w literaturze specjalistycznej jako wyjątkowo czyste z uwagi na ich usytuowanie w środku lasu, z dala od źródeł zanieczyszczeń,	Prace studialne nad drogą ekspresową S11 Szczecinek – Piła uwzględniają uwarunkowania środowiskowe. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska (gleby, wodę, powietrze,) przyrodniczego, w tym także na krajobraz jak również obiekty zabytkowe. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów

- wybudowanie drogi w tym warrancie praktycznie zaprzepaści rozwoju wszelkich form rekreacji i turystyki (wędkarstwo, spływy kajakowe, zbieranie runa leśnego, bieganie, jazda na rowerach, nordic walking, łowiectwo) dla mieszkańców głównie Piły oraz okolic, a także przyjezdnych,
- droga w tym wariacie staje się sztuczną granicą, dzielącą Dobrzycę i Krępko od centrum gminy Szydłowo oraz ośrodka miejskiego jakim jest Piła.

Podczas prezentacji wariantu 2 Pan projektant powiedział, że jednym z założeń tego wariantu było jego zaprojektowanie jak najbliżej istniejącej DK11, z jak największym jej wykorzystaniem. Uważam, że spowodowało to dość niekorzystną jego lokalizację dla mieszkańców. Proponowałbym, aby spróbować przeprojektować wariant 2, bez ww., założenia, a dla odmiany z założeniem, aby przebiegał on jak najdalej od DK11 zabudowań.

Oddalanie zaczynałoby się w punkcie:



Co dalszym fragmencie pozwoliłoby łagodnym łukiem zbliżyć się do projektowanego węzła Piła-Północ.

Najbardziej zasadnym byłoby zaprojektowanie wariantu 3, którego węzeł byłby zlokalizowany na drodze wylotowej z Piły przy Al. Powstańców Wielkopolskich. Wariant ten zaproponowano podczas konsultacji społecznych w Dobrzycy w dniu 30.01.2019 r. Rozumiem argumenty, że preferowany przez Dyрекcję GOCKA węzeł Piła-Północ został zaprojektowany dużo wcześniej, jednakże konsultacje społeczne w sprawie jego lokalizacji odbyły się ponoć w 2011 r. w Szczecinie, a my jako najbardziej zainteresowani, nie mieliśmy na ten temat informacji, ani wpływu,

Ponieważ wszyscy zapewne chcemy, żeby każda strona była usatysfakcjonowana, czasami warto wykonać jeden krok w tył, żeby projekt był bardziej doskonały i służył użytkownikom przyszłej drogi, ale też był mniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców Chciałbym prosić, o podjęcie próby dialogu z Dyрекcją-Szczecin w sprawie zmiany lokalizacji węzła_ Firma projektująca fragment Szczecin-Piła i Piła-Jastrowie jest to firma ta sama, więc może udałoby się stworzyć odpowiedni aneks do projektu. Wiem ile czasu trwa uzyskanie wszelkich decyzji środowiskowych, ale myślę, że w skali tego przedsięwzięcia dwa lata nie robią różnicy. Wystarczy chcieć. Rozwiązanie to ma wiele zalet.


Patrząc na ślad S11 prowadzącej z Poznania, wariant 3 byłby kontynuacją w linii prostej do Jastrowia (w przybliżeniu oczywiście) i droga byłaby krótsza niż z węzła Piła-Północ.

wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.

Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie zatem oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.

Uspokajając Państwa aspekty środowiskowe i społeczne są jednymi z najważniejszych uwzględnianych w pracach nad przebiegiem drogi ekspresowej.

W zakresie lokalizacji węzła Piła-Północ, odpowiedzi udzielono w pkt. 2.

	 <p>Tym samym zmiana lokalizacji węzła jest również bardziej korzystna dla osób jadących z południa Polski nad Morze Bałtyckie.</p>	
144.	<p>Nie zgadzam się z projektowanym przebiegiem drogi w wariantcie 1 z następujących powodów:</p> <ul style="list-style-type: none">- wariant ten przebiega przez cenne obszary przyrodnicze zaliczone do Natury 2000 - Puszcza nad Gwdą, które po wybudowaniu drogi zostaną bezpowrotnie zniszczone,- przebiega zbyt blisko nowej zabudowy Jednorodzinnej (Osiedle Leśne, Ul. Cicha i Spokojna, Osiedle na Wzgórzu), celowo usytuowanej z dala od zgiełku i szumu miasta,- w okolicach projektowanej drogi znajdują się liczne ujęcia wody pitnej dla miasta Piły i okolic, opisane w literaturze specjalistycznej jako wyjątkowo czyste z uwagi na ich usytuowanie w środku lasu, z dala od źródeł zanieczyszczeń,- wybudowanie drogi w tym wariantcie praktycznie zaprzęca rozwój wszelkich form rekreacji i turystyki (wędkarstwo, spływy kajakowe, zbieranie runa leśnego, bieganie, jazda na rowerach, nordic walking, łowiectwo) dla mieszkańców głównie Piły oraz okolic, a także przyjezdnych,- droga w tym wariantcie staje się sztuczną granicą, dzielącą Dobrzycę i Krępsko od centrum gminy Szydłowo oraz ośrodka miejskiego jakim jest Piła. <p>Podczas prezentacji wariantu 2 Pan projektant powiedział, że jednym z założeń tego wariantu było jego zaprojektowanie jak najbliżej istniejącej DK11, z jak największym jej wykorzystaniem. Uważam, że spowodowało to dość niekorzystną jego lokalizację dla mieszkańców. Proponowałbym, aby spróbować przeprojektować wariant 2, bez ww., założenia, a dla odmiany z założeniem, aby przebiegał on jak najdalej od DK11 zabudowań.</p> <p>Oddalenie zaczynałoby się w punkcie:</p>	Odpowiedzi udzielono w pkt. 143.



Co dalszym fragmencie pozwoliłoby łagodnym łukiem zbliżyć się do projektowanego węzła Piła-Północ.

Najbardziej zasadnym byłoby zaprojektowanie wariantu 3, którego węzeł byłby zlokalizowany na drodze wylotowej z Piły przy Al. Powstańców Wielkopolskich. Wariant ten zaproponowano podczas konsultacji społecznych w Dobrzycy w dniu 30.01.2019 r. Rozumiem argumenty, że preferowany przez Dyрекcję GOCKA węzeł Piła-Północ został zaprojektowany dużo wcześniej, jednakże konsultacje społeczne w sprawie jego lokalizacji odbyły się ponoć w 2011 r. w Szczecinie, a my jako najbardziej zainteresowani, nie mieliśmy na ten temat informacji, ani wpływu,

Ponieważ wszyscy zapewne chcemy, żeby każda strona była usatysfakcjonowana, czasami warto wykonać jeden krok w tył, żeby projekt był bardziej doskonały i służył użytkownikom przyszłej drogi, ale też był mniej uciążliwa dla okolicznych mieszkańców. Chciałbym prosić, o podjęcie próby dialogu z Dyрекcją-Szczecin w sprawie zmiany lokalizacji węzła. Firma projektująca fragment Szczecin-Piła i Piła-Jastrowie jest to firma ta sama, więc może udałoby się stworzyć odpowiedni aneks do projektu. Wiem ile czasu trwa uzyskanie wszelkich decyzji środowiskowych, ale myślę, że w skali tego przedsięwzięcia dwa lata nie robią różnicy. Wystarczy chcieć. Rozwiązanie to ma wiele zalet.

Patrząc na ślad S11 prowadzącej z Poznania, wariant 3 byłby kontynuacją w linii prostej do Jastrowia (w przybliżeniu oczywiście) i droga byłaby krótsza niż z węzła Piła-Północ.



	Tym samym zmiana lokalizacji węzła jest również bardziej korzystna dla osób jadących z południa Polski nad Morze Bałtyckie.	
145.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
146.	Według mojej oceny warto zastanowić się nad wyborem innej opcji, która nie kolidowałaby z zabudowaniami. Wybór miejsca zamieszkania nie był przypadkowy, chociażby ze względu na spokój i otaczające nas lasy. Mając do dyspozycji tereny leśne proszę o zastanowienie się nad poprowadzeniem drogi w miejscu, które najmniej szkodzi jego mieszkańcom.	<p>Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów. Ponadto GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; - konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony - przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni). <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>Ponadto w zakresie ochrony akustycznej wyjaśniamy.</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zostały zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca i poddane szczegółowej analizie Projektanta i Inwestora. Szczegółowe odniesienie do proponowanych wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p>
147.	Wnoszę o opracowanie przed GDDKiA wariantu alternatywnego przebiegającego w odległości nie mniejszej niż 500 m od istniejących lub planowanych zabudowań. Preferuję nowe warianty opracowane przez mieszkańców Dobrzyca i Krępska do przedstawienia GDDKiA w dn. 5.02.019 r. Dotychczasowe warianty opracowane przed GDDKiA prowadzą do konfliktu społecznego.	Odpowiedzi udzielono powyżej.
148.	Wnoszę o zmianę węzła w Pile przy ul. Al. Niepodległości w kierunku Al. Powstańców Wlkp. Można w ten sposób przesunąć oba warianty omijając Dobrzycę, Krępsko, Płytnicę itp.	Zgodnie z odniesieniem do pkt. 2.
149.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
150.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
151.	Nie jestem za wariantami ujętymi w ankiecie. Wnoszę o wariant 3 przebiegający przez tereny leśne, z dala od zabudowań mieszkalnych. Podane warianty (wariant 1 i 2) są	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Jest przewidziane procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2). Z informacji

	uciążliwe dla mieszkańców ponieważ będą zakłócać spokój mieszkańców.	uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji.
152.	Nie jestem za wariantami ujętymi w ankiecie. Wnioskuje o wariant 3 przebiegający przez tereny leśne z dala od zabudowań.	Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40, 143.
153.	Nie jestem za wariantami ujętymi w ankiecie. Wnioskuje o wariant 3 przebiegający przez tereny leśne z dala od zabudowań.	W zakresie zmiany lokalizacji węzła Piła-Północ GDDKiA wyraziła się w pkt. 2
154.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców.	
155.	Wnioskuje o zmianę węzła komunikacyjnego w Pile przy ul. Al. Niepodległości w kierunku Al. Powstańców Wielkopolskich. Dzięki temu możemy przesunąć obecny 2 wariant i zrobić 3 wariant omijając Dobrzycę, Krępsko i Płytnicę.	W zakresie zmiany lokalizacji węzła Piła-Północ GDDKiA wyraziła się w pkt. 2
156.	Budowa drogi wariantem nitki numer 1 naruszy warunki dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i rady z dnia 25.05.2002 odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, która to dla budownictwa jednorodzinne przewiduje maksymalny hałas w wysokości 55 dB w dzień i 50 dB w nocy. Przeprowadzona symulacja na krzyżującej się drodze wykazała znaczne przekroczenie wartości.	W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.
157.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
158.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
159.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
160.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
161.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
162.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań w tym przede wszystkim technicznych, środowiskowych, i społecznych. Jest przewidziane procedowanie wariantu wynikowego (połączenia W1 z W2). Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, istnieje zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów – będzie to wariant społeczny zamieszczony w niniejszym Raporcie z konsultacji.
163.	Proszę o trzeci wariant, który nie narusza istniejących wsi i spokoju mieszkańców	Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40, 143.
164.	Bliska zabudowa budynku mieszkalnego.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
165.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
166.	Wariant 1 projektowanej drogi S11 przebiega w odległości około 200-300 m od mojej działki. Proponowane rozwiązanie nie pozwala na realizację moich marzeń związanych z domem w cichej okolicy oraz czystym powietrzem. Nie bez znaczenia jest moja sytuacja rodzinna i choroba dziecka, któremu chciałem zapewnić bezstresowe warunki życia. Uprzejmie proszę o zaprojektowanie nowego wariantu w odległości min. 500 m od terenu przeznaczonego pod zabudowę mieszkalną lub skorzystanie z wariantu przedstawionego dnia 05.02.2019 r. przez mieszkańców Dobrzycy.	Warianty zaproponowane przez mieszkańców Krępska i Dobrzycy, zostały przeanalizowane. Szczegółowe wyjaśnienia zostały udzielone przez GDDKiA (nr pisma: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag) osobie, która przekazała warianty do rozpatrzenia. Po wnikliwej analizie nie znajduje się uzasadnienia dla dalszego procedowania dodatkowych wariantów. Uwarunkowania i ograniczenia towarzyszące projektowaniu przebiegu drogi ekspresowej dla odcinka od Szczecinka do Piły opisano w punkcie 40.
167.	Najrozsądniejszym rozwiązaniem byłoby przesunięcie węzła z Al. Niepodległości na Al. Powstańców Wlkp. co pozwoli na ominięcie i Krępska i Dobrzycy.	W zakresie zmiany lokalizacji węzła udzielono wyjaśnień w pkt. nr 2.

168.	Najrozsądniejszym rozwiązaniem byłoby przesunięcie węzła z Al. Niepodległości na Al. Powstańców Wlkp. co pozwoli na ominięcie i Krępska i Dobrzyca.	W zakresie zmiany lokalizacji węzła udzielono wyjaśnień w pkt. nr 2.
169.	Wnioskuje o bezwzględną ochronę strefy „Natura 2000” znajdującej się wzdłuż rzeki Gwda i terenu przyległego w tym „Alei Lipowej” i „Cmentarza Leśników”. Budowa mostu na rzece Gwda zgodnie z wariantem 2 z pewnością naruszy cały ekosystem tego rejonu. Nadmieniam, iż znajdują się tam siedliska chronionych ustawą gatunków ptaków jak i ssaków między innymi nietoperzy, bobrów itp. Należy pamiętać również o pomnikach przyrody, i naturalnych rozlewiskach na których znajdują się rykowiska jeleni. Chciałbym aby Państwo zwrócili uwagę również na bliskość „Szkótek Leśnych” Nadleśnictwa Zdrojowa Góra. Wariant nr 1 to droga przez tak zwane „lasy przemysłowe” przeznaczone do wycinki. Nie znajdują się tam w bezpośredniej bliskości tereny prawnie chronione. Nie będzie potrzeby prowadzenia drogi ekspresowej w zabudowie mieszkalnej takich miejscowości jak Dobrzyca, Plecemin, Płytnica. Unikamy zatem problemu wyłączenia prawowitych właścicieli gruntów. Wybieram wariant nr 1 ze względów ekonomicznych i ekologicznych.	W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspomniany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Aspekty środowiskowe zostaną (jako jedno z podstawowych kryteriów) uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ jest załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla przedsięwzięcia przez niezależny Organ, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
170.	Wnioskuje o bezwzględną ochronę strefy „Natura 2000” znajdującej się wzdłuż rzeki Gwda i terenu przyległego w tym „Alei Lipowej” i „Cmentarza Leśników”. Budowa mostu na rzece Gwda zgodnie z wariantem 2 z pewnością naruszy cały ekosystem tego rejonu. Nadmieniam, iż znajdują się tam siedliska chronionych ustawą gatunków ptaków jak i ssaków między innymi nietoperzy, bobrów itp. Należy pamiętać również o pomnikach przyrody, i naturalnych rozlewiskach na których znajdują się rykowiska jeleni. Chciałbym aby Państwo zwrócili uwagę również na bliskość „Szkótek Leśnych” Nadleśnictwa Zdrojowa Góra. Wariant nr 1 to droga przez tak zwane „lasy przemysłowe” przeznaczone do wycinki. Nie znajdują się tam w bezpośredniej bliskości tereny prawnie chronione. Nie będzie potrzeby prowadzenia drogi ekspresowej w zabudowie mieszkalnej takich miejscowości jak Dobrzyca, Plecemin, Płytnica. Unikamy zatem problemu wyłączenia prawowitych właścicieli gruntów. Wybieram wariant nr 1 ze względów ekonomicznych i ekologicznych.	Odpowiedzi udzielono powyżej w pkt. nr 169.
171.	1) Błędna jest lokalizacja węzła Piła u wylotu Al. Niepodległości, bliskie osiedla przy tym węźle dyskwalifikują to rozwiązanie. Należy projektować węzeł przy wylocie dwupasmowej ul. Powstańców Wlkp., który przy terenach przemysłowych (brak zabudowy mieszkaniowej) jest korzystniejszy. 2) Przebieg S11 winien mieć wariant 3 (wschodni), który oddali się od wsi Dobrzyca, przebiegnie lewobrzeżną doliną Gwdy i oddali się od wsi Płytnica, która w wariant 2 nie uwzględnia istniejącej gęstej zabudowy wsi. Po połączeniu z wariantem przebiegać może zachodnią obwodnicą Jastrowia, chociaż wschodnia obwodnica byłaby korzystniejsza.	1) W zakresie zmiany lokalizacji węzła wyjaśnień udzielono w pkt. nr 2. 2) Alternatywne przebiegi drogi ekspresowej były analizowane. Wschodni wariant proponowali również mieszkańcy m. Dobrzyca w piśmie z 02.05.2019r. Propozycja została poddana szczegółowej analizie Projektanta i Inwestora. Szczegółowe odniesienie do proponowanych wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
172.	W wypadku wariantu drugiego droga będzie przecinała wieś zbyt blisko mojego domu.	Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Ponadto GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę: - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; -konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi
173.	Wariant nr 2 nie odpowiada nam ponieważ w jego przypadku droga będzie przebiegała za blisko mojej posesji.	
174.	Nie życzę sobie by droga przebiegała w moim sąsiedztwie.	

		<p>- przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową</p> <p>- przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony</p> <p>- przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).</p> <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.</p> <p>W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Wspominany powyżej raport ROOŚ będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 były analizowane. Przedstawiciele mieszkańców Dobrzyca zaproponowali nowe przebiegi trasy. Propozycje te poddano szczegółowej analizie Projektanta i Inwestora. Odniesienie GDDKiA do proponowanych wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p>
175.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
176.	Uważam, że wariant nr 1 zbyt ingeruje w infrastrukturę przyrody. Chodzi o tereny chronione nad rzekami „Dobrzyca” i Rurzyca. Przez tysiące lat przyroda utworzyła własną strukturę egzystencji. Dołączająca jeszcze wielkie połacie lasów, które stanowią wspólny ekosystem. A my jako ludzie jesteśmy także z tym systemem przyrody połączeni. Szanujmy przyrodę dla naszych pokoleń.	Odpowiedzi udzielono w pkt. 169.
177.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
178.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
179.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
180.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
181.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
182.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
183.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
184.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
185.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
186.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
187.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
188.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
189.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
190.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
191.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
192.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
193.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
194.	Wnioskuje o przesunięcie węzła w przebiegu drogi S11 i S11 w Pile z ul. Niepodległości na Al. Powstańców Wlkp. Ponadto wnoszę o wytyczenie alternatywnych przebiegów drogi S11 w okolicy Dobrzyca i Krępska zgodnie z propozycjami przedłożonymi przez mnie jako propozycje społeczne w GDDKiA O/Poznań w dniu 05.02.2019 r. Wskazuję, że powyższe	<p>W zakresie zmiany lokalizacji węzła odpowiedzi udzielono w pkt. 2.</p> <p>W zakresie ochrony akustycznej, Zgodnie z ustaleniami poczynionymi na spotkaniu GDDKiA z przedstawicielami mieszkańców m. Dobrzyca i m. Krępsko w dniu 02.05.2019r</p>

<p>wnioski były składane już w czerwcu 2018 r. w przypadku wariantu 1 i 2 zaproponowanych przez GDDKiA wnoszą o wprowadzenie rozwiązań – odsunięcie przebiegu drogi lub zastosowanie ekranów akustycznych – których efektem będzie maksymalna ochrona przez hałasem w miejscu zabudowy mieszkaniowej.</p>	<p>Na spotkaniu przedstawiciele mieszkańców zapytali o możliwość odsunięcia w kierunku zachodnim wariantu nr 1 od istniejącej zabudowy (osiedle Cicha i Spokojna w Dobrzycy). Projektant poinformował o możliwości nieznacznej korekty przebiegu wariantu W1, jednocześnie wskazując na uwarunkowania związane z urządzeniami ochrony akustycznej. Odsunięcie przebiegu drogi ekspresowej od zabudowy np. o 100m, spowoduje brak uzasadnienia dla zlokalizowania ekranów akustycznych na etapie projektowym. Dopiero analiza porealizacyjna (wykonana po 1 roku od oddania drogi do użytkowania) zweryfikuje czy dopuszczalne poziomy hałasu zostały przekroczone czy nie. Mając na uwadze powyższe przedstawiciele mieszkańców postulowali, aby geometrię drogi ekspresowej poprowadzić w taki sposób, by zapewnić jak lepsze warunki akustyczne dla mieszkańców osiedli położonych w otoczeniu projektowanej drogi ekspresowej.</p> <p>Ponadto Raport ROOS (załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 zaproponowane przez mieszkańców m. Dobrzyca zostały poddane szczegółowej analizie Projektanta i Inwestora. Szczegółowe odniesienie do proponowanych wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p>
---	--

Gmina Szydłowo			
Wybór wariantu Projektowanego przebiegu drogi Ekspresowej S11			
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
1	96	1	18
2	18	2	70
1 i 2	0	1 i 2	74
Brak opinii		0	
Podsumowanie			
Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	96	92	
Wariant 2	18	144	
brak opinii		0	

Z analizy wniosków społecznych wynikają 3 postulaty:

Generalnie postulaty odnoszą się do zmiany zaproponowanych wariantów. Wiele osób wnioskuje o przesunięcie węzła „Piła Północ” z równoczesnym zaproponowaniem nowego wariantu. Niektóre osoby nie precyzują jakie należy wprowadzić zmiany, ale wnioskują o korekty wariantów.

1. Mieszkańcy wnioskują o przeniesienie węzła „Piła Północ” w Pile z ul. Niepodległości na Al. Powstańców Wlkp.

26 wniosków

Proponowana zmiana lokalizacji spowoduje znaczącą ingerencję w opracowania projektowe dla drogi S11 odc. Piła-Ujście. Tym samym inwestycja zostanie wstrzymana, co spowoduje zagrożenie nie uzyskania finansowania. Biorąc pod uwagę położenie następnego projektowanego węzła drogowe „Piła Wschód” oraz proponowaną lokalizację węzła, odległość między nimi będzie wynosić poniżej 3 km, nie spełniając tym samym wytycznych z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo kolizji tego węzła z zakładami przemysłowymi.

2. Propozycja mieszkańców aby skorygować przebieg danego wariantu aby oddalić się od zabudowy, osiedla, działki itp.

7 wniosków

Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. Zasadność rozpatrzenia 3 wariantu wynikać będzie z możliwości połączenia wariantów 1 i 2 w miejscach gdzie się przecinają.

3. Wniosek mieszkańców o rozpatrzenie 3 wariantu

63 wnioski

Nowy wariant przebiegający w większej odległości od miejscowości Dobrzyca po stronie wschodniej spowoduje wydłużenie projektowanej drogi S11 oraz przecięcie cennych przyrodniczo obszarów i nie będzie wariantem alternatywnym środowiskowo dla wariantu 1. Nowy wariant prowadzony jeszcze dalej od zabudowań niż wariant 1 spowoduje również wydłużenie projektowanej drogi S11 oraz spowoduje przejście przez linie kolejową pod kątem niezgodnym z przepisami. Poza tym przy tak bliskim przebiegu wzdłuż linii kolejowej na tym odcinku nie byłoby możliwe skutecznie zminimalizowanie oddziaływania na szlaki migracji. Droga i linia kolejowa musiałyby przylegać do siebie, a obiekty musiały być zespolone. Między Krępskiem a Dobrząca poniżej lotniska zidentyfikowana została strefa ochronna ptaka szponiastego. Jeżeli zaistniałaby konieczność likwidacji tej strefy to mielibyśmy ryzyko oddziaływania znaczącego. Szczegółowe odniesienie do proponowanych wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).

2.7. Tabelaiczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wyrażonych w ankietach i innych pismach – Gmina Piła

Gmina Piła		
Lp.	Treść wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosków społecznych
1.	Proponuję przenieść Węzeł Piła Północ na krzyżówkę Piła – Złotów, w ten sposób ominięta zostanie problematyczna lokalizacja koło Dobrzyicy i Krępska.	<p>Nie przewiduje się zmiany lokalizacji węzła.</p> <p>Węzeł drogowy Piła-Północ znajduje się na skrzyżowaniu projektowanych dróg ekspresowych S10 i S11 i jest projektowany w ramach zadania pn. „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu Szczecińskiego – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Wałcz” przygotowywanego przez Oddział w Szczecinie. Prace projektowe na tym zadaniu trwają od 2009 roku. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone z mieszkańcami w latach 2010 i 2011r. Ponadto, do węzła „Piła-Północ” dowiązuje się inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11” przygotowywana przez Oddział w Poznaniu. Dla inwestycji tej został złożony wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) do Regionalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Procedowanie tego zadania trwa od 2006 roku, a konsultacje społeczne dla Piły i Ujścia zostały przeprowadzone w październiku 2011r. GDDKiA poinformowała, że węzeł „Piła – Północ” zapewnia powiązanie przyszłej drogi S11 jak i istniejącej drogi DK11 z projektowaną drogą S10 i istniejącą drogą DK10. Zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późn. zmianami), węzeł „Piła-Północ” został zaprojektowany na drodze klasy „S” zapewniając powiązanie z drogą klasy min. G (istniejąca DK10/DK11). Ponadto, lokalizacja węzła „Piła-Północ” została zaprojektowana zgodnie z ww. warunkami technicznymi w zakresie minimalnej odległości między węzłami (na terenie zabudowy w granicach miasta - nie mniej niż 3 km) względem w. „Piła-Wschód” projektowanego w ramach budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11 zapewniającego powiązanie z drogą krajową DK 10 oraz przyszłą S10 (aktualnie projektowaną w ramach zadania „Budowa drogi ekspresowej S10 Piła-Wyrzysk). Przesunięcie węzła na drogę wojewódzką DW 188 spowoduje brak możliwości powiązania istniejącej drogi krajowej DK 10 i DK 11 z projektowanymi drogami ekspresowymi S11 (Szczecinek - Piła) oraz drogą S10 (Stargard Szczeciński – Piła).</p> <p>Zwracamy uwagę, że opracowania projektowe dla budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11, w tym projekt węzła „Piła – Północ”, był uzgadniany z zarządcą dróg wojewódzkich (Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich) oraz Prezydentem Miasta Piły w latach 2012-2016.</p> <p>Zaznaczamy, że węzły krzyżujące dwie drogi ekspresowe są węzłami całkowicie bezkolizyjnymi (typu WA) oraz są tak projektowane by nie powodować zbytniego spowolnienia ruchu drogowego na ich obszarze. Uszczegóławiając, taki węzeł (typu WA) różni się od innych węzłów tym, że jego łącznice projektowane są o dużych promieniach (m.in. łącznice bezpośrednie, półbezpośrednie) oraz na ciągach głównych stosuje się jezdnie zbiorczo-rozprowadzające, przez co zajętość terenu pod taki węzeł jest zdecydowanie większa. Biorąc pod uwagę wskazaną lokalizację węzła podkreślamy, że istnieje duże prawdopodobieństwo kolizji tego węzła z zakładami przemysłowymi zlokalizowanymi po stronie południowej istniejącej DK10/DK11.</p> <p>Nadmieniamy, że przy projektowaniu nowego układu drogowego (drogi ekspresowe S10 i S11) najważniejsze jest bezpieczne powiązanie ze sobą dróg najwyższych kategorii, a w drugiej kolejności, jeśli pozwalają na to warunki terenowe oraz projektowane rozwiązania i parametry techniczne, dokonuje się powiązania z drogami ekspresowymi układu dróg lokalnych (pod warunkiem spełnienia odpowiednich warunków określonych w Rozporządzeniu). Właśnie w ten sposób projektowany jest węzeł „Piła Północ” (d. w. „Koszyce”). Węzeł zlokalizowano na przecięciu dwóch dróg krajowych nr 10 i nr 11 (dróg najwyższej kategorii, które muszą zostać powiązane ze sobą). Dlatego węzeł został zaprojektowany na przecięciu z drogą krajową nr 11, a nie na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 188. Wskazujemy również, że z informacji otrzymanych od Prezydenta M. Piła, miasto posiada uchwalony Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP), który zakłada lokalizację węzła „Piła Północ” w dotychczasowym miejscu. W MPZP oznaczono nieprzekraczalną linię zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej w tym rejonie, pozostawiając tym samym wolny teren pod budowę węzła „Piła Północ”. MPZP zakłada też, że do docelowego węzła S11/S10, Miasto Piła wybuduje drugą jezdnię wzdłuż al. Niepodległości, zapewniając tym samym dowiązanie dwujezdniowego odcinka miejskiej drogi do projektowanego przez GDDKiA O/Szczecin węzła „Piła Północ”.</p>
2.	Wnioskuje o przeniesienie węzła Piła „Północ” na drogę wylotową z Piły na Złotów, która jest drogą dwujezdniową (Al. Powstańców Wlkp.) w odróżnieniu od ulicy Al. Niepodległości, która odchodzi od projektowanego węzła a jest drogą jednojezdniową.	Uzasadnienie jak w pkt. 1.

	Proponuję stworzenie (rozpatrzenie) wariantu 3, który został przedstawiony na spotkaniu w Dobrzycy w dniu 30.01.2019 r. Pozwala on na zachowanie w obecnym kształcie ścieżki rowerowej (nowo wybudowanej koniec 2018 r.), zmniejszy koszt budowy drogi.	
3.	Wnioskuje o przesunięcie węzła Piła-Północ na wylot drogi Piła-Złotów. Pozwoli to na zachowanie nowo oddanej drogi rowerowej a także szlaku kajakowego Rurzyca. Definitywnie jestem przeciw wariantowi 1, który zaburzy naturalne warunki życia w rzece Rurzyca.	Uzasadnienie jak w pkt. 1.
4.	Jako wieloletni wędkarz na okolicznych łowiskach typu Dobrzyca, zgłaszam swój przeciw wobec wariantowi 1, ponieważ odbierze mi to moje hobby. Nie wyobrażam sobie odebrania mi i innym wędkarzom połowu w ciszy i spokoju, a także zanieczyszczenie rzeki.	<p>Ochrona środowiska. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport ROOŚ sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego, w tym także na krajobraz. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.</p> <p>Zapobieganie zanieczyszczeniu wód - w toku prac projektowych zostanie zaprojektowany system odwodnienia drogi ekspresowej. W ramach tego systemu zaprojektowane i wybudowane zostaną m.in. rowy odwadniające, zbiorniki retencyjne, osadniki, a w miejscach gdzie to będzie konieczne - kanalizacja deszczowa. Takie rozwiązania systemu odwodnienia funkcjonują na wszystkich drogach szybkiego ruchu. W związku z czym, wody opadowe są najpierw oczyszczane do poziomów wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego i dopiero po osiągnięciu odpowiedniego poziomu oczyszczenia wody te zostają odprowadzone do istniejących cieków melioracyjnych lub wód podziemnych.</p> <p>GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km, - konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ; - przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową - dużą ilość istniejących na tym obszarze rzek, mniejszych cieków i jezior - konieczność ominięcia obszarów podlegających specjalnej ochronie (w myśl ustawy o ochronie przyrody) i rezerwatów <p>wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie ważne dla społeczności lokalnej miejsca wypoczynku.</p>
5.	Wariant 1 obejmuje dolny odcinek i ujście rzeki Rurzyca stanowiącej jeden z najcenniejszych zasobów przyrodniczych w okolicy Piły i fragment bardzo znanego i uczęszczanego kajakowego szlaku turystycznego Dolina Rurzyca. Poprowadzenie drogi w tym wariantie doprowadzi do jego nieodwracalnej dewastacji.	Szlak turystyczny w rejonie Rurzyca nie zostanie zdewastowany na skutek projektowanej inwestycji drogowej. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU. Jednym z materiałów wyjściowych do opracowania tego raportu są wyniki całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej obejmującej pełen okres wegetacyjny i lęgowy. Prace związane z w/w inwentaryzacją mają na celu wykazanie występowania lub braku występowania stanowisk chronionych gatunków lub siedlisk. Raport oś sporządzony na podstawie inwentaryzacji będzie oceniał wpływ projektowanej drogi na wszystkie komponenty środowiska przyrodniczego (gleby, wody, powietrze), w tym także na krajobraz. Wspominany powyżej raport oś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z

		aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w wydawanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożył na Inwestora obowiązek wykonania działań i spełnienia warunków minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko.
6.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
7.	-	Brak wniesionego wniosku/postulatu. Oddano głos dotyczący wskazania wariantu.
8.	Proponuję przeniesienie węzła Piła-Północ na drogę wylotową z Piły na Złotów, w ten sposób zostanie ominięte cenne przyrodniczo otoczenie rzeki Rurzyca.	Uzasadnienie jak w pkt. 1.
9.	Wnioskuje o przeniesienie projektowanego węzła Piła-Północ – wylot w kierunku centrum miasta Piła, ul. Niepodległości, na wylot w kierunku centrum miasta Piła – ul. Powstańców Wlkp. (dwupasmowa droga).	Uzasadnienie jak w pkt. 1.
10.	Wnioskuje o przeniesienie projektowanego węzła Piła-Północ – wylot w kierunku centrum miasta Piła, ul. Niepodległości, na wylot w kierunku centrum miasta Piła – ul. Powstańców Wlkp. (dwupasmowa droga).	Uzasadnienie jak w pkt. 1.
11.	Postuluję realizację wariantu prowadzenia drogi S11 na wschód od rzeki Gwdy, czyli tzw. trasą złotowską oraz przesunięcie węzła S10/S11 na wylot Al. Powstańców Wielkopolskich w Pile. W/w aleja jest drogą dwujezdniową, prowadzącą (pod różnymi nazwami) przez całe miasto, u wylotu której znajdują się zakłady przemysłowe, m.in. firmy Philips, które są istotnym generatorem ruchu. Odległość od węzła przy ul. Bydgoskiej nie może być wymówką z uwagi na istnienie przykładów węzłów zarówno ekspresowych (patrz S8 w Warszawie), jak i autostradowych (patrz A2 obwodnica Poznania) w odległości mniejszej niż 5 km od siebie. Obecnie proponowana lokalizacja węzła Piła-Północ przy Al. Niepodległości generuje szereg niepotrzebnych problemów zarówno dla mieszkańców Piły, jak i Dobrzyca, Krępska czy Płytnicy. Planowany węzeł jest umiejscowiony przy świeżo ukończonym hospicjum, czyni również drogę wylotową z Al. Niepodległości – ulicy lokalnej, jednojezdniowej, nieprzystosowanej do zwiększonego ruchu. Zaproponowane warianty trasy S11 wychodzące z obecnie proponowanej lokalizacji węzła Piła-Północ przy Al. Niepodległości powodują również przecięcie drogą S11 najcenniejszych przyrodniczo i krajobrazowo terenów w dolinach rzek Gwdy, Piławy, Rurzyca i Płytnicy w okolicach Dobrzyca, Krępska i Płytnicy. Koszty dotychczasowych prac projektowych wynoszą zaledwie 0,3% w skali planowanych kosztów całej inwestycji. Z uwagi na to, jak i na potencjalne nieodwracalne straty przyrodnicze, powodowane realizacją obu zaplanowanych obecnie wariantów, postuluję przesunięcie węzła Piła-Północ na wylot Al. Powstańców Wlkp. oraz opracowanie nowych wariantów trasy S11 na wschód od rzeki Gwdy.	W zakresie włączenia drogi S11 w ul. Powstańców Wlkp. – odniesienie jak w pkt. 1. W zakresie prowadzenia drogi po wschodniej stronie rzeki Gwda informujemy, że propozycje takie były przedstawione przez mieszkańców m. Dobrzyca i szczegółowe uzasadnienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
12.	Wnoszę o wytyczenie drogi S11 od węzła umiejscowionego na wylocie z Piły – Aleja Powstańców Wlkp. Takie rozwiązanie pozwoli na budowę drogi S11 bez szkody dla środowiska i natury dolin: Gwdy, Rurzyca i Piławy. Przyroda i środowisko są najcenniejszym walorem okolic Piły. Taki przebieg drogi S11 będzie bezkonfliktowy dla mieszkańców Dobrzyca, Krępska, a także mieszkańców domów i hospicjum umiejscowionych blisko drogi DK10. Lokalizacja węzła na wylocie Al. Niepodległości nie ma żadnego uzasadnienia: logicznego, praktycznego, ekonomicznego. Ponieważ istnieją możliwości innego – wskazanego przez mieszkańców przeprowadzenia drogi S11 należy to zrobić zanim doprowadzimy do nieodwracalnych szkód dla środowiska i mieszkańców.	W zakresie włączenia drogi S11 w ul. Powstańców Wlkp. – odniesienie jak w pkt. 1. W zakresie prowadzenia drogi po wschodniej stronie rzeki Gwda informujemy, że propozycje takie były przedstawione przez mieszkańców m. Dobrzyca i szczegółowe uzasadnienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).
13.	Nie opowiadam się za żadnym przedstawionym wariantem, ponieważ obydwa ingerują w największe bogactwo naszego regionu, jakim jest malowniczy krajobraz i walory przyrodnicze Doliny Gwdy, Piławy i Rurzyca. W sytuacji, gdy istnieje możliwość przeprowadzenia trasy trenem leśnym (płaskim) w odległości ok. 2 km na wschód od wariantów proponowanych powinno się tę możliwość wykorzystać z poszanowaniem krajobrazu, przyrody i interesu ludzi którzy zamieszkując tam uciekli w poszukiwaniu ciszy	W zakresie włączenia drogi S11 w ul. Powstańców Wlkp. – odniesienie jak w pkt. 1. W zakresie prowadzenia drogi po wschodniej stronie rzeki Gwda informujemy, że propozycje takie były przedstawione przez mieszkańców m. Dobrzyca i szczegółowe uzasadnienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).

	<p>i spokoju, a także ludzi dla których jest to miejsce wypoczynku i rekreacji turystycznej. Lokalizacja węzła przy Al. Niepodległości kłóci się z lokalizacją nowo wybudowanego hospicjum oraz osiedla domów przy samym węźle. Postuluję pomysł z lokalizacją węzła przy Al. Powstańców Wlkp. Rozwiązuje on wyżej opisany problemy, plus problem obsługi zakładu Philipsa także bierze pod uwagę istniejącą dwupasmówkę wyprowadzającą ruch z miasta. Topografia sama nasuwa rozwiązania i pomniejsza koszty przedsięwzięcia, których poprawki istniejącego planu są procentowym ułamkiem kosztów budowy odcinka Piła-Szczecinek.</p>	
<p>14.</p>	<p>Oba proponowane warianty są wadliwe ponieważ opierają się na błędnym ulokowaniu węzła Piła- Północ u wylotu Al. Niepodległości. Ulica ta już od dawna nie pełni roli drogi wojewódzkiej, a węzeł w tamtym miejscu zaburzałby ład przestrzenny oraz przeczyłby idei zrównoważonego rozwoju obszaru, na którym ze względu na sąsiedztwo rzeki Gwdy, Zalewu Koszyckiego oraz Rezerwatu Krajobrazowego Kuźnik na przestrzeni ostatnich 10 lat powstała zabudowa mieszkaniowa, głównie jednorodzinna jak również długo wyczekiwane przez m. Piły, nowe hospicjum. Trasy w wariantach I i II są na odcinku Piła-Płytnica prowadzone w bezpośrednim sąsiedztwie najcenniejszych krajobrazowo, przyrodniczo i turystycznie terenów jakimi może się poszczycić ziemia pilska (doliny rzek: Płytnicy, Pilawy, Rurzyca, Gwdy), a ich ochrona leży we wspólnym interesie ogółu społeczeństwa. Wnoszę o ponowne rozpatrzenie przebiegu trasy S11 wyprowadzonej z węzła położonego u wylotu dwupasmowej Alei Powstańców Wlkp. oraz przeanalizowanie możliwości budowy odcinka z Piły do Ptuszy (jest to zaledwie 1/3 całej trasy Piła-Szczecinek) z uwzględnieniem przebiegu proponowanego w załączniku. Dołożenie wszelkich starań na etapie koncepcyjnym do poszukiwania wariantu możliwie niebudzącego zastrzeżeń i konfliktów społecznych oraz najbardziej bezpiecznego pod względem przyrodniczym przyczyni się z pewnością do bezkonfliktowej realizacji inwestycji i zoptymalizowania kosztów jej budowy.</p>	<p>W zakresie włączenia drogi S11 w ul. Powstańców Wlkp. – odniesienie jak w pkt. 1. W zakresie prowadzenia drogi po wschodniej stronie rzeki Gwda informujemy, że propozycje takie były przedstawione przez mieszkańców m. Dobrzyca i szczegółowe uzasadnienie do każdego z tych wariantów zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego raportu).</p>

Gmina Piła					
Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11					
		Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
	1	0	1	11	
	2	13	2	0	
	1 i 2	0	1 i 2	1	
	Brak opinii	0			
Podsumowanie					
		Jestem za wariantem:		Nie jestem za wariantem:	
Wariant 1	0		12		
Wariant 2	13		1		
brak opinii					

Z analizy wniosków społecznych wynika 1 postulat:

1. Mieszkańcy wnoszą o przeniesienie węzła Piła „Północ” na drogę wylotową z Piły na Złotów, która jest drogą dwujezdniową (Al. Powstańców Wlkp.)

10 wniosków

Proponowana zmiana lokalizacji spowoduje znaczącą ingerencję w opracowania projektowe dla drogi S11 odc. Piła-Ujście. Tym samym inwestycja zostanie wstrzymana, co spowoduje zagrożenie nie uzyskania finansowania. Biorąc pod uwagę położenie następnego projektowanego węzła drogowe „Piła Wschód” oraz proponowaną lokalizację węzła, odległość między nimi będzie wynosić poniżej 3 km, nie spełniając tym samym wytycznych z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej. Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo kolizji tego węzła z zakładami przemysłowymi.

3. PODSUMOWANIE

Aecom przeanalizował ankiety ze „Spotkań informacyjnych ze społeczeństwem”, które otrzymał od Zamawiającego do dnia 20.02.2019r.

Ustalono wprowadzenie większości postulatów mieszkańców. Poniżej przedstawiono te postulaty w zależności od gminy.

Gmina Szczecinek:

Brak wniosków społecznych

Gmina Okonek:

Z analizy wniosków społecznych wynika 1 postulat:

1. Wskazuję się, iż najrozsądniejsze jest utrzymanie dotychczasowego sposobu obsługi komunikacyjnej wzdłuż drogi powiatowej 1006P, czyli należałoby wykonać przejazd przez (nad, pod) drogą S11 umożliwiającą bezpieczny przejazd. Nadto konieczne jest wytyczenie drogi czy nawet ścieżki (gruntowej) od mojego gospodarstwa w kierunku Okonka (do lasu).

Akceptacja wniosku o zaprojektowanie wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej 1006P .

Dodatkowa jezdnia zostanie zaprojektowana po zachodniej stronie drogi S11 od drogi powiatowej nr 1006P do km ok. 12+500 w celu zapewnienia dojazdu do poszczególnych nieruchomości. Drogi dojazdowe są projektowane do działek, które utraciły dojazd z dróg publicznych przez budowę drogi.

GDDKiA w miarę technicznych, prawnych i ekonomicznych stara się zaspokoić w miarę możliwości interesy społeczne. Niemniej jednak, sugerowane w tym samym wniosku przesunięcie drogi ekspresowej w kierunku wschodnim, spowodowałoby zwiększenie odległości zabudowań od drogi ekspresowej, kosztem przybliżenia lub nawet konieczności wykupu nieruchomości zlokalizowanej na działce 628 (po drugiej stronie drogi ekspresowej), w związku z czym korekty takiej nie możemy dokonać.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Ochrona środowiska, ochrona akustyczna.

W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU.

Raport rooś będzie zawierał również analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi na otaczający teren. W tym celu obszary występujące w pobliżu projektowanych wariantów drogi ekspresowej zostaną przeanalizowane i zakwalifikowane pod kątem występowania terenów wymagających ochrony akustycznej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112). Kwalifikacja akustyczna zostanie przeprowadzona na podstawie aktualnych zapisów Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego i faktycznego zagospodarowania zgodnie z art. 113 Prawa ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.). Na podstawie przyjętych

analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.

- Zanieczyszczenia powietrza. We wspomnianym powyżej raporcie ROŚ analizuje się również wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza w rejonie inwestycji. Zostaną wykonane stosowne obliczenia sprawdzające, czy ruch pojazdów na planowanej drodze nie będzie powodował przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz.87) (z wyłączeniem terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny). W tym miejscu należy dodać, że na innych drogach krajowych gdzie prowadzone były pomiary jakości powietrza, zanieczyszczenia znajdowały się tylko w pasie drogowym. Na terenie przylegającym do pasa drogowego nie stwierdzono przekroczeń wartości zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego.

W związku z tym, negatywny wpływ projektowanej inwestycji na hodowlane zwierzęta nie powinien mieć miejsca.

Gmina Jastrowie:

Z analizy wniosków społecznych wynikają 3 postulaty:

1. Mieszkańcy wnioskują o zaprojektowanie przejazdu w ciągu drogi gminnej między km 26+600 a km 27+000. Jest to droga najczęściej użytkowana przez rolników z gminy Jastrowie jak i Okonek. Jest to również droga dojazdowa do PKP.

Przejazd konieczny ze względu na skomunikowanie mieszkańców tzw. Wądołka z Jastrowiem i przejazd sprzętem rolniczym do działek po obu stronach S11.

Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w okolicy km 27+000 Wariantu nr 2.

2. Wniosek o przejazd w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1 i ~km=33+052 wg wariantu 2.

Przejazd umożliwi dojazd do pól po obu stronach S11 bez konieczności dojazdu do węzła, oraz sprawną i ekonomiczną eksploatację oraz konserwację istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej.

Akceptacja postulatu w zakresie dodatkowego przejazdu w ciągu drogi gminnej w ~km 28+135 wg wariantu 1 i ~km=33+052 wg wariantu 2

3. Wniosek mieszkańca o przesunięcie węzła i podłączenie do niego dwóch dróg powiatowych.

Poza wnioskiem społecznym z informacji uzyskanych w trakcie konsultacji wynika, że droga powiatowa 1013P w kierunku Borne Sulinowo (Brzeźnica) ma większe znaczenie dla Jastrowia, o czym na spotkaniu wspominał Burmistrz Jastrowia.

Akceptacja postulatu w zakresie przesunięcia węzła i połączenia z Dp 1010P i Dp1013P.

Dodatkowe wyjaśnienia:

W kwestii MOP-ów informujemy, że lokalizacja jest wstępna, a postulaty o zmianę lokalizacji zostaną rozpatrzone przy rozmieszczaniu MOP-ów dla całej S11 na terenie województwa wielkopolskiego.

Ostateczna lokalizacja MOP zostanie przedstawiona na załącznikach do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja MOP będzie uzależniona od położenia MOP na sąsiednich odcinkach drogi ekspresowej S11 oraz odległości pomiędzy pasami włączy i wyłączeń MOP i najbliższego węzła drogowego.

Gmina Tarnówka:

Z analizy wniosków społecznych wynika 1 postulat:

1. Mieszkańcy wnioskują o zlokalizowanie węzła drogowego między Płytnicą a Ptuszą

Ze względu na bliską lokalizację projektowanego węzła na drodze krajowej nr 22 zdaniem Projektanta lokalizacja węzła dla miejscowości Płytnica i Ptusza nie jest uzasadniona. Budowa węzła w okolicach m. Ptusza/Płytnica wymuszałaby budowę dodatkowej drogi łączącej węzeł z istniejącą DK11, a tym samym większą wycinkę terenów leśnych. Ponadto obecnie projektowane węzły drogowe w wystarczający sposób będą umożliwiać dostęp drogi ekspresowej. Analiza i prognoza ruchu sporządzana na 30 lat od oddania drogi do użytkowania, nie wykazuje uzasadnienia ruchowego dla zwiększenia liczby węzłów na planowanej S11 Szczecinek-Piła

Brak akceptacji na wprowadzenie do dokumentacji projektowej postulatu.

Gmina Krajenka:

Brak ankiet

Gmina Piła:

Z analizy wniosków społecznych wynika 1 postulat:

1. Mieszkańcy wnioskują o przeniesienie węzła Piła „Północ” na drogę wylotową z Piły na Złotów, która jest drogą dwujezdniową (Al. Powstańców Wlkp.)

Brak akceptacji wniosku

Węzeł drogowy Piła-Północ znajduje się na skrzyżowaniu projektowanych dróg ekspresowych S10 i S11 i jest projektowany w ramach zadania pn. „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu Szczecińskiego – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Wałcz” przygotowywanego przez Oddział w Szczecinie. Prace projektowe na tym zadaniu trwają od 2009 roku. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone z mieszkańcami w latach 2010 i 2011r. Ponadto, do węzła „Piła-Północ” dołącza się inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11” przygotowywana przez Oddział w Poznaniu. Dla inwestycji tej został złożony wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) do Regionalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Procedowanie tego zadania trwa od 2006 roku, a konsultacje społeczne dla Piły i Ujścia zostały

przeprowadzone w październiku 2011r. GDDKiA poinformowała, że węzeł „Piła – Północ” zapewnia powiązanie przyszłej drogi S11 jak i istniejącej drogi DK11 z projektowaną drogą S10 i istniejącą drogą DK10. Zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późn. zmianami), węzeł „Piła-Północ” został zaprojektowany na drodze klasy „S” zapewniając powiązanie z drogą klasy min. G (istniejąca DK10/DK11). Ponadto, lokalizacja węzła „Piła-Północ” została zaprojektowana zgodnie z ww. warunkami technicznymi w zakresie minimalnej odległości między węzłami (na terenie zabudowy w granicach miasta - nie mniej niż 3 km) względem w. „Piła-Wschód” projektowanego w ramach budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11 zapewniającego powiązanie z drogą krajową DK 10 oraz przyszłą S10 (aktualnie projektowaną w ramach zadania „Budowa drogi ekspresowej S10 Piła-Wyrzysk). Przesunięcie węzła na drogę wojewódzką DW 188 spowoduje brak możliwości powiązania istniejącej drogi krajowej DK 10 i DK 11 z projektowanymi drogami ekspresowymi S11 (Szczecinek - Piła) oraz drogą S10 (Stargard Szczeciński – Piła).

Gmina Szydłowo:

Z analizy wniosków społecznych wynikają 3 postulaty:

Generalnie postulaty odnoszą się do zmiany zaproponowanych wariantów. Wiele osób wnioskuje o przesunięcie węzła „Piła Północ” z równoczesnym zaproponowaniem nowego wariantu. Niektóre osoby nie precyzują jakie należy wprowadzić zmiany, ale wnioskują o korekty wariantów.

1. Mieszkańcy wnioskują o przeniesienie węzła „Piła Północ” w Pile z ul. Niepodległości na Al. Powstańców Wlkp.

Brak akceptacji wniosku

Węzeł drogowy Piła-Północ znajduje się na skrzyżowaniu projektowanych dróg ekspresowych S10 i S11 i jest projektowany w ramach zadania pn. „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu Szczecińskiego – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Wałcz” przygotowywanego przez Oddział w Szczecinie. Prace projektowe na tym zadaniu trwają od 2009 roku. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone z mieszkańcami w latach 2010 i 2011r. Ponadto, do węzła „Piła-Północ” dołącza się inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11” przygotowywana przez Oddział w Poznaniu. Dla inwestycji tej został złożony wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) do Regionalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Procedowanie tego zadania trwa od 2006 roku, a konsultacje społeczne dla Piły i Ujścia zostały przeprowadzone w październiku 2011r. GDDKiA poinformowała, że węzeł „Piła – Północ” zapewnia powiązanie przyszłej drogi S11 jak i istniejącej drogi DK11 z projektowaną drogą S10 i istniejącą drogą DK10. Zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (z późn. zmianami), węzeł „Piła-Północ” został zaprojektowany na drodze klasy „S” zapewniając powiązanie z drogą klasy min. G (istniejąca DK10/DK11). Ponadto, lokalizacja węzła „Piła-Północ” została zaprojektowana zgodnie z ww. warunkami technicznymi w zakresie minimalnej odległości między węzłami (na terenie zabudowy w granicach miasta - nie mniej niż 3 km) względem w. „Piła-Wschód” projektowanego w ramach budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11 zapewniającego powiązanie z drogą krajową DK 10 oraz przyszłą S10 (aktualnie projektowaną w ramach zadania „Budowa drogi ekspresowej S10 Piła-Wyrzysk). Przesunięcie węzła na drogę

województwą DW 188 spowoduje brak możliwości powiązania istniejącej drogi krajowej DK 10 i DK 11 z projektowanymi drogami ekspresowymi S11 (Szczecinek - Piła) oraz drogą S10 (Stargard Szczeciński – Piła).

2. Propozycja mieszkańców aby skorygować przebieg danego wariantu aby oddalić się od zabudowy, osiedla, działki itp.

Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych. GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:

- zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km,
- konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ;
- konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi
- przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową
- przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony
- przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).

wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.

Brak akceptacji wniosku

3. Wniosek mieszkańców o rozpatrzenie 3 wariantu

Warianty zostały zaprojektowane w sposób optymalny, uwzględniając wiele uwarunkowań technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych.

GDDKiA prowadząc prace studialne nad wyznaczeniem przebiegu drogi ekspresowej przy współpracy biura projektowego, zobowiązana jest do przestrzegania obowiązujących przepisów prawa, m.in. takich jak Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016r. poz. 124), które określa minimalne parametry techniczne dla dróg klasy „S”. Ponadto biorąc pod uwagę:

- zasięg projektowanego odcinka drogi S11 – ok. 60km,
- konieczność dowiązania się do projektowanego w ramach odrębnego opracowania węzła Piła Północ;
- konieczność zastosowania łuków poziomych trasy o dużych promieniach zgodnie ww. warunkami technicznymi
- przejścia przez tereny gmin charakteryzujące się rozproszoną zabudową mieszkaniową
- przejścia przez i w pobliżu specjalnych obszarów ochrony
- przecięcia z liniami kolejowymi i ciekami (konieczność skrzyżowania pod kątem zbliżonym do prostego dla skrzyżowań z liniami kolejowymi – min. 60 stopni).

wskazujemy, że nie jest możliwym zaprojektowanie przebiegu drogi ekspresowej, omijającego wszystkie nieruchomości zabudowane w znacznej odległości. Wskazać należy, że każde ewentualne odsunięcie

projektowanej drogi S11 z jednego miejsca (budynku) powoduje zmianę geometrii drogi S11 na odcinku kilku kilometrów, co wiązać się może z kolizją lub zbliżeniem się do innej zabudowy w innej lokalizacji.

Wskazujemy, że alternatywne warianty przebiegów drogi S11 były analizowane. Przedstawiciele mieszkańców m. Dobrzyca proponowali rozwiązania które zostały poddane wnikliwej analizie Projektanta i Inwestora.

Szczegółowe odniesienie GDDKiA do każdego z wariantów społecznych zostało zawarte w piśmie znak: O.PO.I-1.3110.11.69.2016.ag (zanonimizowane pismo zostało załączone do niniejszego Raportu z konsultacji społecznych).

Z informacji uzyskanych ze spotkań informacyjnych, wynika zasadność rozpatrzenia 3 wariantu, łączącego wariant 1 i 2 w miejscach przecinania się wariantów.

Wariant uwzględniający preferencje społeczne zostanie włączony do opracowań jako wariant W3 i będzie on oceniany tak samo jak W1 i W2. Analiza wielokryterialna, w której zostaną ocenione wszystkie warianty uwzględni badanie preferencji społecznej w kryterium społecznym.

4. PISMA

4.1 Pismo Nadleśnictwa Okonek ZG.224.1.2.2019



Nadleśnictwo Okonek

AJ + BIURO
zjęć
stacjonarna

ZG.224.1.2.2019
wyłącznie drogą elektroniczną

Okonek, 22.02.2019 r.



GDDKiA
Oddział w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a
60 – 763 Poznań

dotyczy: drogi ekspresowej S11

W związku z realizacją zadania: "Opracowanie projektowe dla drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Pila" Nadleśnictwo Okonek zwraca się z prośbą o uwzględnienie następujących wniosków:

- 1) Wariant 1 (droga biegnie na zachód od miejscowości Okonek):
 - a) kilometraż 3+120 (strona wschodnia): pozostawienie zjazdu z lasu na drogę krajową nr 11;
 - b) kilometraż 12+800 (strona wschodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - c) kilometraż 13+200 (strona wschodnia) – wjazd z dojazdu pożarowego na drogę dojazdową;
 - d) kilometraż 14+350 (strona wschodnia) – wjazd z dojazdu pożarowego na drogę dojazdową;
 - e) kilometraż 16+700 (strona wschodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - f) kilometraż 11+500: budowa priorytetowego przejazdu przez S11, w tym miejscu przebiega dojazd pożarowy, łączący kompleks leśny z miejscowością Brokęcino, konieczność przejazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa

pożarowego kompleksu leśnego, a także znajduje się tu dojazd do rezerwatu przyrody „Wrzosowiska w Okonku” oraz obiektu rekreacyjno – wypoczynkowego licznie odwiedzanego, w skład, którego wchodzi m.in. punkt widokowy oraz wiatka na której odbywają się często imprezy edukacyjno – turystyczne;

- g) kilometraż 15+650: budowa priorytetowego przejazdu przez S11, w tym miejscu przebiega dojazd pożarowy, łączący kompleks leśny z miejscowością Okonek, konieczność przejazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego kompleksu leśnego, a także znajduje się tu dojazd do rezerwatu przyrody „Wrzosowiska w Okonku” oraz obiektu rekreacyjno – wypoczynkowego licznie odwiedzanego, w skład, którego wchodzi m.in. punkt widokowy oraz wiatka na której odbywają się często imprezy edukacyjno – turystyczne;
 - h) kilometraż 9+500 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - i) kilometraż 11+620 (strona zachodnia) – wjazd z dojazdu pożarowego na drogę dojazdową;
 - j) kilometraż 12+800 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - k) kilometraż 13+140 (strona zachodnia) – wjazd z dojazdu pożarowego na drogę dojazdową;
 - l) kilometraż 14+410 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - m) kilometraż 15+100 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - n) kilometraż 16+770 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- 2) Wariant 2 (droga biegnie na wschód od miejscowości Okonek):
- a) kilometraż 3+170 (strona wschodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
 - b) kilometraż od 16+050 do 16+700 (strona zachodnia) – brak konieczności budowy drogi dojazdowej;

- c) kilometraż 19+690 (strona wschodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- d) kilometraż 20+060 (strona wschodnia) – wjazd z dojazdu pożarowego na drogę dojazdową;
- e) kilometraż 20+300 (strona wschodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- f) kilometraż 21+140 (strona wschodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- g) kilometraż 17+200: budowa przejazdu przez S11, w tym miejscu przebiega dojazd pożarowy oraz droga gminna prowadząca z Okonka do Chwalimia, przejazd byłby celowy ze względów bezpieczeństwa pożarowego kompleksu leśnego oraz zabezpieczenia potrzeb gospodarki leśnej;
- h) kilometraż 18+850: budowa priorytetowego przejazdu przez S11, w tym miejscu przebiega dojazd pożarowy, konieczność przejazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego kompleksu leśnego oraz zabezpieczenia potrzeb gospodarki leśnej; jeśli znajdzie się w tym miejscu możliwość przejazdu przez S11 to brak konieczności prowadzenia po obu stronach dróg dojazdowych na północ od planowanego przejazdu;
- i) kilometraż 19+680 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- j) kilometraż 20+080 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- k) kilometraż 20+300 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową;
- l) kilometraż 21+130 (strona zachodnia) – wjazd z drogi leśnej na drogę dojazdową.

Nadleśnictwo Okonek podtrzymuje swoje stanowisko, w którym negatywnie opiniuje wariant 1 (na zachód od miejscowości Okonek) przebiegu drogi ekspresowej S11. Ponad przedstawione wcześniej argumenty informujące o negatywnym wpływie na środowisko, należy nadmienić, jak niżej.

W oparciu o wykonaną w 2018 r. przez dr archeologii Jarosława Rolę „Weryfikacja i uzupełnienie informacji o występujących na terenie Nadleśnictwa Okonek obiektach kulturotwórczych” należy nadmienić, że na kilometrze ok 12+900 (od strony

wschodniej lub na planowanym przebiegu drogi), zostało odkryte cmentarzysko kurhanowe składające się z 4 kurhanów z nasypem ziemnym o średnicy ok. 10 m i wysokości ok. 1,5 m, również na kilometrze 16+600 (prawdopodobnie na planowanym przebiegu drogi), zostało odkryte cmentarzysko kurhanowe składające się z 5 kurhanów. Wszystkie te obiekty, wg w/w opracowania mają status 1, co oznacza bezwzględny zakaz jakiegokolwiek ingerencji w obiekt. Należy nadmienić, że w przypadku tego typu obiektów istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia grobów płaskich pomiędzy kurhanami.

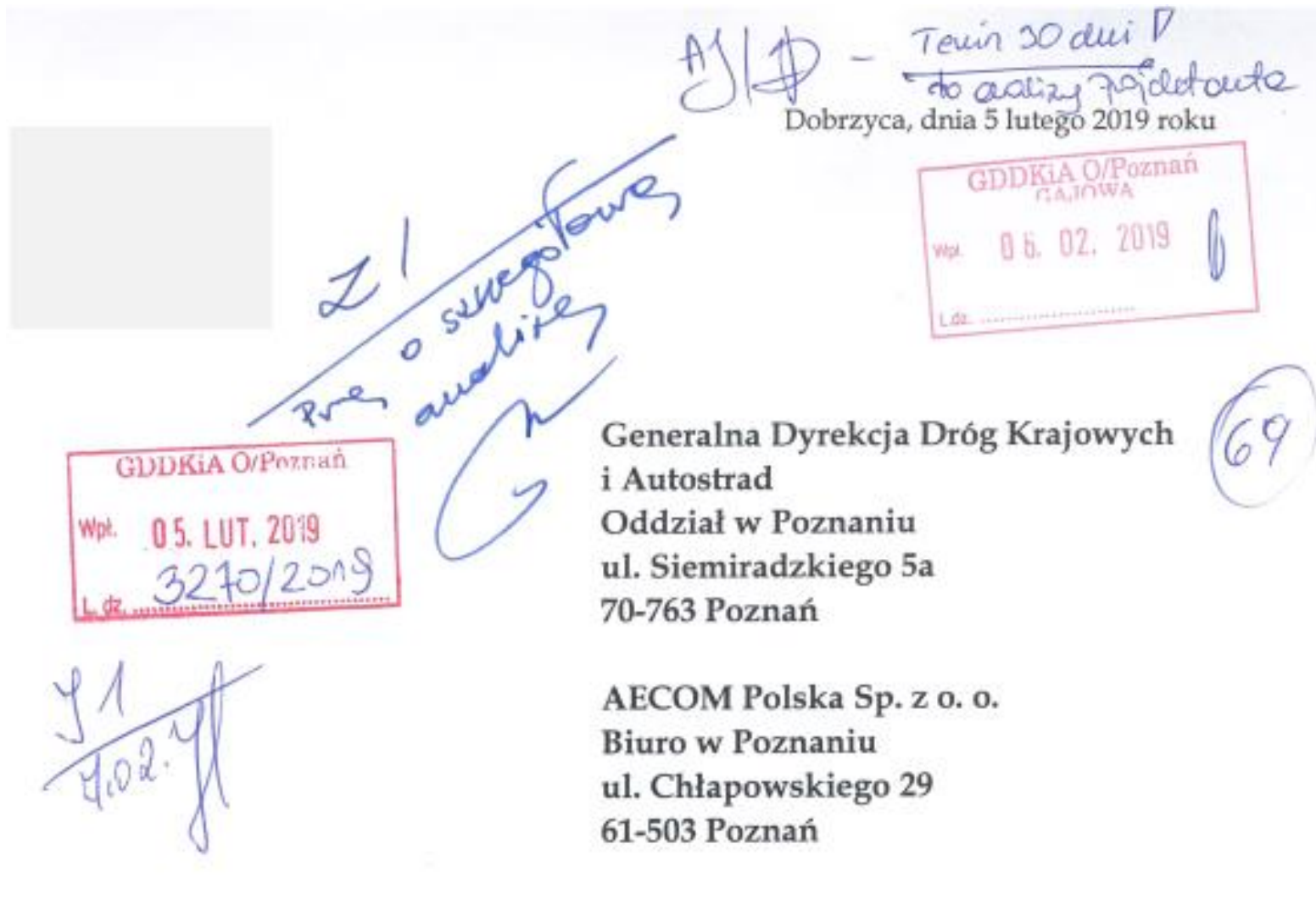
Wariant ten biegnie przez tereny popoligonowe i istnieje możliwość wystąpienia elementów niebezpiecznych podczas realizacji prac budowlanych.

NADLEŚNICZY
Ryszard Standfó

4.2 Odpowiedź dotycząca wniosków Nadleśnictwa Okonek

Wnioski Nadleśnictwa dotyczące szczegółowych rozwiązań projektowanej trasy na odcinkach przejścia przez tereny leśne, zostaną z Nadleśnictwem uzgodnione na kolejnym etapie projektowym – Koncepcji Programowej. Przyjęto i uwzględniono w projektowaniu uwagę o lokalizacji cmentarzyska kurhanowego.

4.3 Pismo z dnia 05.02.2019r. w sprawie rozpatrzenia proponowanych przez przedstawicieli mieszkańców alternatywnych wariantów przebiegów drogi ekspresowej S11 – wniosek w zakresie konsultacji społecznych dotyczących przebiegu drogi S-11 na odcinku Szczecinek – Piła.



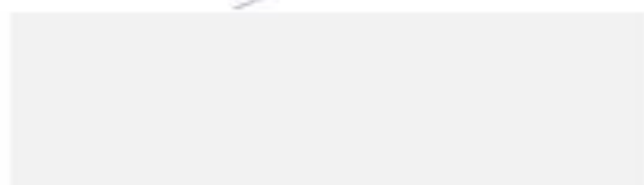
**Wniosek
w zakresie konsultacji społecznych dotyczących przebiegu drogi S-11
na odcinku Szczecinek – Piła**

W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi mającymi miejsce w dniu 30 stycznia 2019 roku w świetlicy w Dobrzycy, obejmującymi propozycje przebiegu drogi ekspresowej S-11, przedstawiam Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wniosek o rozpatrzenie trzech alternatywnych wariantów. Idea przedstawienia wariantów alternatywnych dla zaproponowanych wariantów nr 1 i nr 2, wynika z rozmowy z Panem Tomaszem Rejewskim z firmy AECOM Polska sp. z o.o., co do możliwości ominięcia od strony południowej strefy Natura 2000 Ostoja Piłska, położonej bezpośrednio przy Dobrzycy. Pan Tomasz Rejewski nie wykluczył takiej możliwości, lecz wskazał, że wymaga to sprawdzenia – do czego się zobowiązał – przy użyciu oprogramowania, aby nie pomylić się w obliczeniach. Dlatego uznałem, że konieczne jest wskazanie dalszych wariantów, zachowujących założenia projektowe dla drogi ekspresowej. Warianty te, oznaczone jako Fioletowy III, Czerwony IV i Żółty V, przedstawiam wraz ze wstępną analizą w wersji papierowej i elektronicznej na płycie CD. Jednocześnie oczekuję, że każdy z zaproponowanych przeze mnie wariantów zostanie szczegółowo przez Państwa rozpatrzony, a spośród nich co najmniej jeden zostanie wybrany do dalszych prac. W przypadku odrzucenia któregośkolwiek z ww. wariantów oczekuję przedstawienia przyczyn jego odrzucenia w dalszym procedowaniu, ze wskazaniem na którym z odcinków przebiegu poszczególnych wariantów przedstawiony przeze mnie przebieg jest nie możliwy do zrealizowania i z jakiej przyczyny, ze szczegółowym jej uzasadnieniem.

Ponadto pragnę wskazać, że składane przeze mnie koncepcje dodatkowych wariantów przebiegu drogi S-11 w okolicach miejscowości Krępsko i Dobrzyca, zostały zaprezentowane mieszkańcom obu miejscowości obecnym na spotkaniu w świetlicy wiejskiej w Dobrzycy w dniu 2 lutego 2019 roku, ze wskazaniem, że zostaną one przeze mnie złożone Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu do analizy na spotkaniu w dniu 5 lutego 2019 roku lub bezpośrednio po nim.

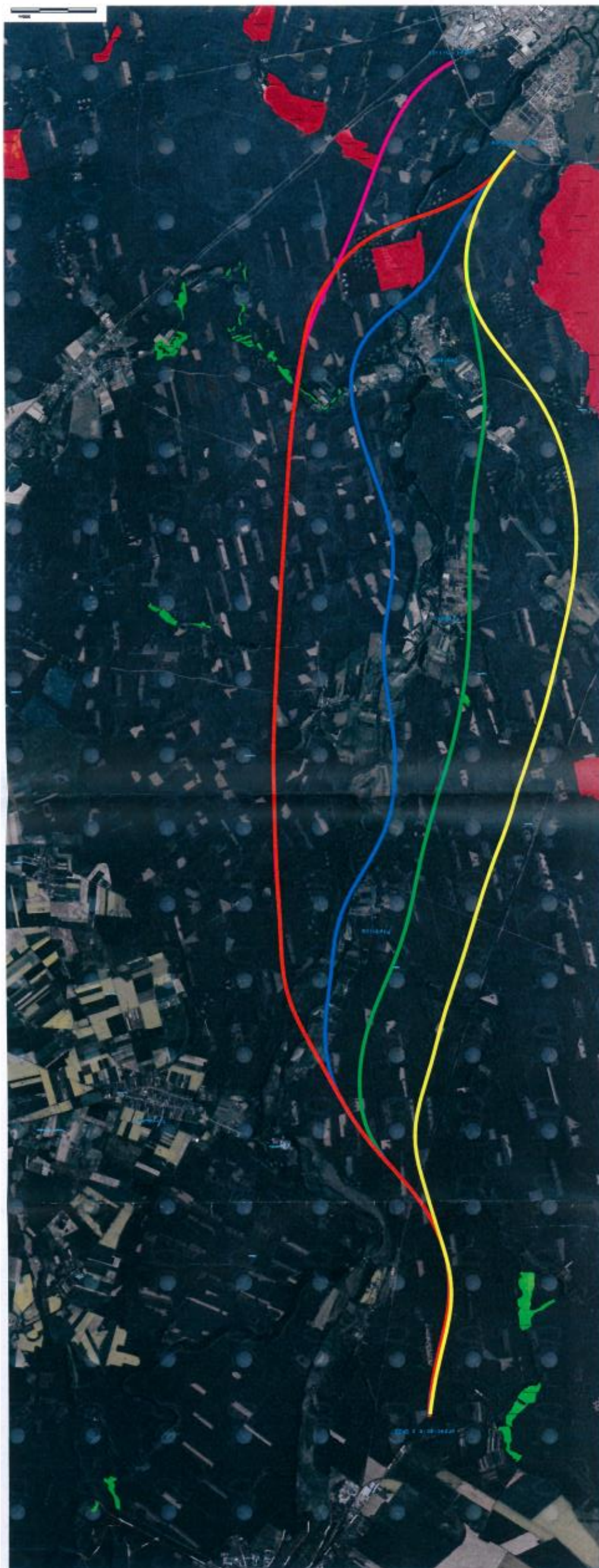
Analizując treść zarządzenia nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 czerwca 2016 roku uważam, że Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych w Oddziale GDDKiA w Poznaniu może jeszcze zaproponowane przeze mnie warianty włączyć do dalszego procedowania w zakresie realizacji inwestycji drogi ekspresowej S-11 w odcinku Szczecinek – Piła.

Z poważaniem



Załączniki:

1. mapa
2. tabela porównawcza wariantów dla drogi S11 dla odcinka próbkowanego (węzeł Piła – przecięcie z DK22 k. Jastrowia)
3. profile poziome wizualizacji
4. płyta CD z powyższymi



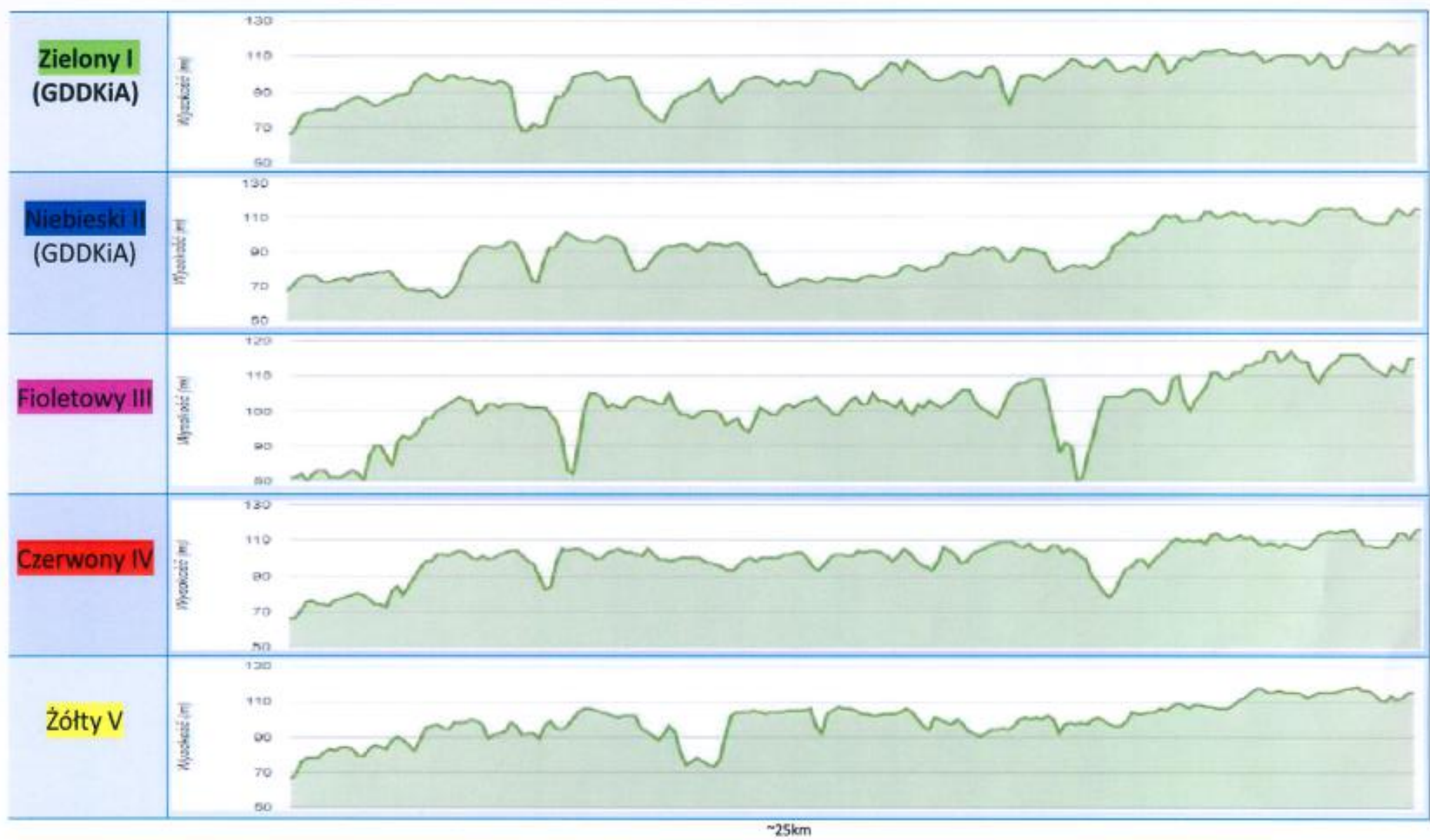


Tabela porównawcza wariantów dla drogi S11 dla odcinka próbkowanego (węzeł Piła- przecięcie z DK22 k. Jastrowia)

	Zielony I (GDDKiA)	Niebieski II (GDDKiA)	Fioletowy III	Czerwony IV	Żółty V
Długość odcinka porównywanego	23,09km	24,14km	25,29km	24,86km	23,29km
Ilość mostów	3	5	2	3	3
Ilość istotnych załomów ~R2800	4	8	4	4	4
Bliska zabudowa (ok 300m)	5	7	0	0	0
Ilość istotnych prac ziemnych, Σ Δhys.	5, Δh=35m	5, Δh=41m	2, Δh=41m	2, Δh=50m	1, Δh=50m
Profil pionowy wizualizacja Piła->Jastrowie					
Uwagi dodatkowe	- węzeł przy osiedlu domków - częściowa dewastacja terenów urodzajnych przyrodniczo - umiarkowana liczba wywłaszczeń - tereny aktualnego rozwoju osiedli domków jednorodzinnych - wariant zachowuje minimalne odległości od zabudowań dla drogi klasy S1	- węzeł przy osiedlu domków - Przecięcie Dobrzyń w odległości <50m od zabudowań! - duża liczba wywłaszczeń - tereny aktualnego rozwoju osiedli domków jednorodzinnych!	+ węzeł przy strefie przemysłowej + brak zabudowań w bezpośrednim sąsiedztwie + brak wywłaszczeń + założenie warianstu zakładu Je równy jest wpływ na środowisko jak na szlaku ludzi - trasa wiodąca przez lasy	+ brak zabudowań w bezpośrednim sąsiedztwie + wielokilometrowe odcinki proste + brak wywłaszczeń + założenie warianstu zakładu Je równy jest wpływ na środowisko jak na szlaku ludzi - węzeł przy osiedlu domków - trasa wiodąca przez lasy	+ brak zabudowań w bezpośrednim sąsiedztwie + trasa wzdłuż istniejącego korytarza kolejowego + wielokilometrowe odcinki proste + brak wywłaszczeń + założenie warianstu zakładu Je równy jest wpływ na środowisko jak na szlaku ludzi! - węzeł przy osiedlu domków - częściowa dewastacja terenów urodzajnych przyrodniczo

SporgoBTR bbl 2.02.20

4.4 Odpowiedź na pismo z dnia 05.02.2019r. w sprawie rozpatrzenia proponowanych przez przedstawicieli mieszkańców alternatywnych wariantów przebiegów drogi ekspresowej S11



Poznań, 4 marca 2019r.

Danuta Hryniewiecka
Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji

O.PO.I-1.4110.11.69.2016.ag



Dotyczy: *Opracowania projektowe dla budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek - Piła;*

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 05.02.2019 w sprawie rozpatrzenia proponowanych przez przedstawicieli mieszkańców alternatywnych wariantów przebiegów drogi ekspresowej S11 omijających tereny miejscowości Dobrzyca i Krępsko, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu wyjaśnia.

Na spotkaniu w siedzibie Oddziału w dniu 05.02.2019r. przedstawiciele GDDKiA wraz z Projektantem szczegółowo wyjaśnili i omówili zaprojektowane dotychczas warianty drogi ekspresowej S11. Szczegóły przebiegu spotkania wraz z ustaleniami zostały spisane w notatce i przesłane do Państwa przedstawiciela Pana Pawła Kądziela w dniu 25.02.2019r.

Odnosząc się do przedstawionych w Pana piśmie wariantów wyjaśniamy:

- 1. Wariant III (fioletowy)** - nie włącza się do węzła „Piła Północ” (d. w. „Koszyce”) tylko w zupełnie innym miejscu opisanym jako węzeł „Philips” na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 188. Proponowana zmiana lokalizacji spowoduje znaczącą ingerencję w opracowania projektowe dla drogi ekspresowej S11 odc. Piła – Ujście. Procedowanie tego zadania trwa od 2006 roku, natomiast prace projektowe dla zadania budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu Szczecińskiego – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) trwają od 2009 roku. Jak informowaliśmy na spotkaniu w dniu 05.02.2019r. dla inwestycji „Budowa obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu dróg S11/S10” opracowania projektowe wykonane w ramach STEŚ zostały już zakończone i obecnie w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska toczy się postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Decyzja ta ostatecznie zatwierdzi przebieg obwodnicy w ciągu drogi S11/S10 na odc. Piła – Ujście. W związku z powyższym, wprowadzenie

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu

www.gddkia.gov.pl
e-mail: sekretariat_poznan@gddkia.gov.pl

ul. Sienkowskiego 5a
60-763 Poznań
tel.: (61) 866 80 21
fax: (61) 864 83 89

200 lat
1819-2019
Centralnej
Administracji
Drogowej

dodatkowej infrastruktury drogowej o znaczącym oddziaływaniu jakim niewątpliwie jest węzeł drogowy, spowoduje konieczność zmian projektowych na tym zadaniu, a następnie procedowanie DŚU w RDOŚ od początku. Tym samym inwestycja, która opracowywana jest od 2006r. zostanie wstrzymana, co w konsekwencji spowoduje zagrożenie nie uzyskania finansowania na realizację tej inwestycji. Również tym samym zagrożone są prace projektowe dla zadania „Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Stargard Szczeciński – Piła”, dla którego po 10-ciu latach ponownie planuje się złożyć wniosek o wydanie DŚU (I kw. 2019r.).

Wskazujemy również, że proponowana lokalizacja węzła na skrzyżowaniu z DW 188 jest niezgodna z wytycznymi określonymi w Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r z późn. zm.) (dalej Rozporządzenie). Biorąc pod uwagę położenie następnego węzła drogowego, projektowanego w ramach budowy obwodnicy Piły i Ujścia tj. w. „Piła Wschód”, na skrzyżowaniu dróg S10 i S11 (kierunek Bydgoszcz i Poznań) oraz proponowaną lokalizację węzła na skrzyżowaniu z DW188, odległość między nimi będzie wynosić poniżej 3 km, nie spełniając tym samym warunków określonych w przytoczonym Rozporządzeniu. Aktualne, równomierne rozmieszczenie węzłów drogowych w ramach opisanych powyżej inwestycji umożliwia powiązanie dróg najwyższej kategorii w granicach miasta oraz umożliwia wyprowadzanie ruchu tranzytowego z centrum miasta.

Zaznaczamy, że węzły krzyżujące dwie drogi ekspresowe są węzłami całkowicie bezkolizyjnymi (typu WA) oraz są tak projektowane by nie powodować zbytniego spowolnienia ruchu drogowego na ich obszarze. Uszczegóławiając, taki węzeł (typu WA) różni się od innych węzłów tym, że jego łącznice projektowane są o dużych promieniach (m.in. łącznice bezpośrednie, półbezpśrednie) oraz na ciągach głównych stosuje się jezdnie zbiorczo-rozprowadzające, przez co zajętość terenu pod taki węzeł jest zdecydowanie większa. Biorąc pod uwagę wskazaną przez Pana lokalizację węzła podkreślamy, że istnieje duże prawdopodobieństwo kolizji tego węzła z zakładami przemysłowymi zlokalizowanymi po stronie południowej istniejącej DK10/DK11.

Nadmieniamy, że przy projektowaniu nowego układu drogowego (drogi ekspresowe S10 i S11) najważniejsze jest bezpieczne powiązanie ze sobą dróg najwyższych kategorii, a w drugiej kolejności, jeśli pozwalają na to warunki terenowe oraz projektowane rozwiązania i parametry techniczne, dokonuje się powiązania z drogami ekspresowymi układu dróg lokalnych (pod warunkiem spełnienia odpowiednich warunków określonych w Rozporządzeniu). Właśnie w ten sposób projektowany jest węzeł „Piła Północ” (d. w. „Koszyce”). Węzeł zlokalizowano na przecięciu dwóch dróg krajowych nr 10 i nr 11 (dróg najwyższej kategorii, które muszą zostać powiązane ze sobą). Dlatego węzeł został zaprojektowany na przecięciu z drogą krajową nr 11, a nie na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 188. Wskazujemy również, że z informacji otrzymanych od Prezydenta M. Piła, miasto posiada uchwalony Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP), który zakłada lokalizację węzła „Piła Północ” w dotychczasowym miejscu. W MPZP oznaczono nieprzekraczalną linię zabudowy

mieszkańcowej i przemysłowej w tym rejonie, pozostawiając tym samym wolny teren pod budowę węzła „Piła Północ”. MPZP zakłada też, że do docelowego węzła S11/S10, Miasto Piła wybuduje drugą jezdnię wzdłuż al. Niepodległości, zapewniając tym samym dowiązanie dwujezdniowego odcinka miejskiej drogi do projektowanego przez GDDKiA O/Szczecinek węzła „Piła Północ”.

GDDKiA Oddział w Poznaniu, biorąc pod uwagę powyższe argumenty dot. braku możliwości zmiany położenia węzła „Piła Północ” oraz uwzględniając kolizję wariantu z dwoma gospodarstwami (6 budynków do wyburzenia), informuje, że nie ma możliwości procedowania wariantu III (fioletowego).

2. **Wariant IV (czerwony)** - jest dłuższy o ok. 700m od wariantu 2 (niebieskiego) i przecina więcej cennych przyrodniczo obszarów. Na wysokości miejscowości Dobrzyca i Plecemin przebiega on przez przedmioty ochrony tj. gniazda żurawia i lerki. Projektując dany wariant należy przejść w takiej odległości od siedliska, która wykluczy oddziaływanie na funkcjonalność siedliska. Ponadto informujemy, że tereny na północ od m. Piła, po obu stronach drogi krajowej nr 11 objęte są programem NATURA 2000 (obszar szczególnej ochrony ptaków). W związku z tym faktem, jeden z projektowanych wariantów przebiegu drogi S11 musiał zostać zaprojektowany jak najbliżej istniejącej DK11 (tj. powinien być zlokalizowany w korytarzu wyznaczonym jak najbliżej DK 11), tak by nie powodował fragmentaryzacji w/w chronionego obszaru. Proponowany wariant IV (czerwony) nie stanowi alternatywy dla wariantu 2 (niebieskiego) nie spełniając wyżej opisanego warunku przebiegu przez tereny NATURA 2000.

Dodatkowo wariant czerwony przechodząc przez m. Płytnica powoduje wyburzenie dwóch gospodarstw (6 budynków) oraz przybliży się do zabudowy mieszkalnej na odległość 115-300m. W okolicy m. Plecemin wariant przechodzi w odległości ok. 400m od zabudowy mieszkaniowej. Dla porównania projektowany wariant nr 1 nie powoduje wyburzeń, a wariant 2 koliduje z 3 budynkami na omawianym odcinku Jastrowie – Piła.

W załączonej przez pana tabeli porównawczej wskazano, że zaproponowany wariant jest korzystniejszy z uwagi na „wielokilometrowe odcinki proste”. Jednakże, zgodnie z Rozporządzeniem, o którym mowa punkcie 1, droga ekspresowa o prędkości projektowej wynoszącej 100km/h nie może posiadać odcinków prostych w planie dłuższych niż 2 km. W związku z powyższym, wariant IV (czerwony) jest niezgodny z obowiązującymi warunkami technicznymi zawartymi w Rozporządzeniu. Wskazujemy, że w przypadku wprowadzenia do tego wariantu odpowiednich długości odcinków prostych i wpisanych pomiędzy nimi odpowiednich łuków poziomych niewykluczone jest, że taki wariant mógłby wejść w kolizję z inną zabudową mieszkaniową, czy też z innymi obszarami objętymi ochroną.

W związku z powyższym wariant ten nie powinien być analizowany w dalszych pracach projektowych.

3. **Wariant V (żółty)** - jest dłuższy o 200m od wariantu 1 (zielony) i przybliży się do zabudowy mieszkaniowej w trzech miejscach na odległość ok. 200, 300 i 400m. Poniżej m. Krępsko, w okolicy drogi powiatowej 1208P (kierunek Stara Łubianka) wariant V spowoduje wyburzenie gospodarstwa. Dla porównania projektowany wariant nr 1, dla którego wariant V miał stanowić alternatywę, nie

powoduje wyburzeń na omawianym odcinku Jastrowie – Piła. Wskazujemy, że w przypadku proponowanego przebiegu wariantu wzdłuż linii kolejowej, w kolizji mogłyby się znaleźć zabudowania zlokalizowane w pobliżu stacji kolejowej Płytnica. Natomiast samo przejście tego wariantu przez linię kolejową zostało zaproponowane pod kątem ok. 8 stopni, co jest niezgodne z przepisami prawa (*Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie*) i wiązałoby się z wykonaniem bardzo długiego obiektu nad linią kolejową. Poza tym, przy tak bliskim przebiegu wzdłuż linii kolejowej na tym odcinku, nie byłoby możliwości skutecznej minimalizacji oddziaływania na szlaki migracji zwierząt. Droga i linia kolejowa musiałyby przylegać do siebie, a obiekty należałoby realizować jako zespolone. Ewentualnie droga powinna być oddalona od linii kolejowej, tak aby po wyjściu z przejścia zwierzęta nie napotykały kolejnej przeszkody (korygując w ten sposób wariant V dochodzimy do zaprojektowanego już wariantu 1). Między Krępskiem a Dobrzycą, poniżej lotniska, zidentyfikowana została strefa ochronna ptaka szponiastego (kani). Jeżeli zaistniałaby konieczność likwidacji tej strefy, powstanie ryzyko znaczącego oddziaływania inwestycji na środowisko, powodując tym samym prawne przeciwwskazania do realizacji tego wariantu.

W załączonej do pisma z dnia 05.02.2019r. tabeli porównawczej wskazano, że zaproponowany wariant jest korzystniejszy z uwagi na „wielokilometrowe odcinki proste”. Jednakże, zgodnie z Rozporządzeniem, droga ekspresowa o prędkości projektowej wynoszącej 100km/h nie powinna posiadać odcinków prostych w planie dłuższych niż 2 km. W związku z powyższym wariant V (żółty) jest niezgodny z warunkami technicznymi zawartymi w Rozporządzeniu. Wskazujemy, że w przypadku skorygowania wariantu V w zakresie odpowiednich długości odcinków prostych i wpisanych odpowiednich łuków poziomych niewykluczone jest, że wariant mógłby wejść w kolizję z inną zabudową mieszkaniową, czy też z innymi obszarami chronionymi.

W związku z powyższym wariant ten nie powinien być analizowany w dalszych pracach projektowych.

Ponadto zaznaczamy, że na przesłanej mapie wariantów drogi S11 na odc. Jastrowie - Piła, niewłaściwie zaznaczono przebiegi obecnie projektowanych wariantów drogi ekspresowej. Przedstawiono, że wariant 2 (niebieski) na wysokości m. Płytnica przecina dwukrotnie rzekę Gwda, natomiast wg opracowania firmy AECOM, wariant ten przecina rzekę Gwda w rejonie m. Dobrzyca i drugi raz w okolicach Krępska. W związku z czym w tabelarycznym podsumowaniu niewłaściwie określono liczbę obiektów mostowych dla tego wariantu. Również na przedstawionym planie błędnie oznaczono przebieg wariantu 1 (zielonego). Pokazano, że wariant ten przecina dwukrotnie istniejącą DK11 pomiędzy m. Płytnica, a Jastrowie. Informujemy, że wariant 1 nie przecina DK11 na tym odcinku, a za przecięciem z linią kolejową przechodzi łukiem w kierunku południowo-zachodnim i omija m. Płytnica po zachodniej stronie.

Nadmieniamy, że Pana propozycje przebiegów nie ograniczają się tylko i wyłącznie do gminy Szydłowo, której jest Pan mieszkańcem. Zaproponowane przebiegi znacznie ingerują w tereny sąsiednich gmin: Tarnówka, Krajenka i Jastrowie. Na podstawie

przeprowadzonych konsultacji na terenie gminy Tarnówka wynika, że mieszkańcy tej gminy zdecydowanie opowiadają się za wariantem nr 1 przebiegu drogi ekspresowej S11. W związku z powyższym GDDKiA informuje, że nie ma uzasadnienia dla zmiany analizowanych przebiegów drogi ekspresowej S11, zwłaszcza w gminach, gdzie mieszkańcy wskazali dogodny dla siebie wariant.

Reasumując, po wnikliwej analizie przedstawionych przez Pana propozycji GDDKiA O/Poznań informuje, że nie znajduje uzasadnienia dla dalszego procedowania dodatkowych wariantów.

Sprawę prowadzi:
inż. Adrian Godek
Specjalista w Wydziale Dokumentacji
Telefon: +48 61 846-20-19
e-mail: agodek@gddkia.gov.pl

Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji

mgr inż. Danuta Wójcicka

Otrzymują:
1. Adresat
2. A/a

Do wiadomości:
1. DO w/m
2. AECOM Polska Sp. z o.o.
ul. Chłapowskiego 29, 61-503 Poznań
3. Urząd Miasta Piła
plac Staszica 10, 64-920 Piła
4. Urząd Gminy Szydłowo
Jaraczewo 2, 64-930 Szydłowo

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad o danych kontaktowych:

- 1) adres do korespondencji: ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa;
- 2) tel.: (022) 375 8888;
- 3) e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych, można kontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych, za pośrednictwem adresu e-mail: iod@gddkia.gov.pl

Dane osobowe będą przetwarzane w celu rozpatrzenia, udzielenia odpowiedzi i w celach archiwizacji oraz zostaną wykorzystane na potrzeby przygotowania inwestycji.

Podstawę prawną przetwarzania danych osobowych stanowi ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 2222 ze zm.), ustawa z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2018 r. poz. 217, z późn. zm.) oraz art. 6 ust. 1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Dane osobowe mogą być ujawniane innym stronom postępowania oraz podmiotom przetwarzającym dane na podstawie zawartych umów. Dane osobowe będą przechowywane przez okres rozpatrywania sprawy oraz przez okres przewidzianej prawem archiwizacji akt sprawy.

Osobie, której dotyczą dane osobowe, przysługuje:

1. prawo dostępu do danych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, na warunkach określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE;
2. prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Udostępnienie danych jest wymogiem ustawowym i stanowi warunek rozpatrzenia petycji. Brak podania danych osobowych może skutkować pozostawieniem podania (wniosku) bez rozpoznania na warunkach określonych w kodeksie postępowania administracyjnego. Podanie danych kontaktowych tj. numeru telefonu oraz adresu poczty elektronicznej jest dobrowolne.

4.5 Ankieta wypełniona przez Shell Polska Sp. z o.o.

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
OTRZYMANO W: 2904
dnia 20.02.2019
SKIEROWAÑO DO: DPR

Działania informacyjne
prowadzone w związku z opracowywaniem Dokumentacji Projektowej

DZS (MOP)
Okonek, dnia 24.01.2019 r.
[Signature]

ANKIETA

Spotkanie informacyjne ze społeczeństwem dla zadania:
„Opracowania projektowe dla drogi ekspresowej S11
na odcinku Szczecinek - Piła”

dla terenu Gminy Okonek – Powiat Złotowski
dla terenu Gminy Szczecinek – Powiat Szczecinecki

Imię i nazwisko - FELDMOCNIK

Adres zamieszkania.....

Właściciel działki nr 187/14, 188/12 Obręb 0136 - POŁAJE, Miejscowość..... PODGAJE

1. WYBÓR WARIANTU PROJEKTOWANEGO PRZEBIEGU DROGI
EKSPRESOWEJ S11:

- Jestem za wariantem 1
- Jestem za wariantem 2
- Nie jestem za wariantem 1
- Nie jestem za wariantem 2

2. UWAGI I WNIOSKI DOTYCZĄCE PROJEKTOWANYCH PRZEBIEGÓW
DROGI EKSPRESOWEJ S11*:

Treść wniosku

W IMIENIU SHELL POLSKA SP. Z O.O., UPRAJĘNIIE INFORMUJĘ, IŻ JESTEM ZA
PLANOWANYM KORYDARZEM SA1 - WARIANT 2, PRZY ODRZĘDNIENIU
ROZWIĄZANIEM KOP 2 W OBRĘBIE STACJI SHELL R 2702 PODGAJE,
PRZY UL. POŁANIEKOWEJ 6, 64-965 OKONEK, POLĄZUJĄC
STACJĘ I UKŁAD KARTUNOWY DO PLANOWANEGO KOP-2

Ankiety należy składać we właściwym miejscowo Urzędzie Miasta i Gminy lub przesłać pocztą
na adres GDDKIA Oddział w Poznaniu, ul. Śmiełradzkiego 5a, 60-763 Poznań,
bądź na adres e-mail: sekretariat_poznan@gddkia.gov.pl
Termin składania wniosku do dnia 07.02.2019r.

WARSZAWA, 06/02/2019
(miejscowość, data)

DPR / 646 / 2019

20.02.2019

otrzymano 21.02.2019
Zaś
Nr 13924
Skierowanie
2019/02/15

[Handwritten notes and signatures in blue ink]

4.6 Odpowiedź GDDKiA na ankietę wypełnioną przez Shell Polska Sp. z o.o.



AECOM Polska Sp. z o.o.	
Biuro w Poznaniu	
Wypłynęło dnia	15.03.2019
L. dz.	251
Rozdziałnik	

Poznań, 15 marca 2019r.

Danuta Hryniewiecka
Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji

O.PO.I-1.4110.11.64.2016.ag



Dotyczy: opracowań projektowych dla budowy drogi ekspresowej S11 odcinek Szczecinek – Piła;

W nawiązaniu do Pana wiadomości e-mail z dnia 18.02.2019r. przekazującą Ankietę z konsultacji społecznych dla drogi S11 odc. Szczecinek – Piła, wypełnioną przez Shell Polska Sp. z o.o., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu wyjaśnia.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. z 2016r., poz. 124 z późn.zm) droga w zależności od potrzeb może być wyposażona w obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu m.in. MOP. Droga jako budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i wszystkimi urządzeniami stanowiąca całość techniczno-użytkową zlokalizowana jest w pasie drogowym. Pas drogowy z kolei stanowi wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt (nieruchomości) w którym zlokalizowane są droga, obiekty budowlane oraz urządzenia związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu (definicje zgodnie z Ustawą o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985r. (Dz.U. z 2016r. poz. 1440 z późn. zm.). Z powyższego jednoznacznie wynika, że Miejsca Obsługi Podróżnych muszą być zlokalizowane w pasach drogowych dróg publicznych.

Dla nowego odcinka drogi ekspresowej S11 Szczecinek – Piła, pas drogowy będzie ustalony dopiero na podstawie decyzji Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) wydanej na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu

www.gddkia.gov.pl
e-mail: sekretariat_poznan@gddkia.gov.pl

ul. Siemiradzkiego 5a
60-763 Poznań
tel.: (61) 864 88 21
fax: (61) 864 83 69

200 lat
1819-2019
Centralnej
Administracji
Drogowej

publicznych (Dz.U. z 2015 z późn. zm.). Na mocy ostatecznej decyzji ZRID nieruchomości przeznaczone w projekcie pod pas drogowy drogi ekspresowej staną się własnością Skarbu Państwa i przejdą w zarząd GDDKiA. Uzyskanie w/w decyzji planowane jest na 2024/2025r.

W związku z powyższym na podstawie art. 22 Ustawy o drogach publicznych GDDKiA, jako zarządca drogi, będzie sprawował trwały zarząd nad nieruchomościami zlokalizowanymi w pasie drogowym. Wypełniając zadania zarządcy drogi zgodnie z art. 22 ust. 2 w/w Ustawy GDDKiA może grunty oddać w najem, dzierżawę lub użyczać w drodze umowy na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu. Zarządca drogi może pobierać opłaty z tytułu najmu lub dzierżawy w wysokości ustalonej w Umowie.

Reasumując:

- MOP położony będzie na gruntach stanowiących pas drogowy drogi ekspresowej S11;
- dostęp do MOP będzie możliwy tylko i wyłącznie z drogi ekspresowej S11 i tylko dla jednego kierunku ruchu odpowiadającemu usytuowaniu MOP przy danej jezdni;
- właścicielem nieruchomości, na których zlokalizowany zostanie pas drogowy, a tym samym teren MOP, będzie Skarb Państwa, a trwały zarząd obejmie GDDKiA;
- GDDKiA będzie wydzierżawiał na podstawie odrębnej Umowy teren, na którym położony będzie MOP w celach obsługi użytkowników ruchu.

W związku z powyższym GDDKiA nie może włączyć terenu prywatnej stacji paliw Shell w m. Podgaje do pasa drogowego drogi ekspresowej, a jednocześnie pozostawić teren ten przy dotychczasowym właścicielu.

Ponadto informujemy, że na obecnym etapie prac projektowych zaproponowano jedynie wstępną lokalizację Miejsc Obsługi Podróżnych. Natomiast docelowa lokalizacja MOP będzie wskazana w materiałach stanowiących załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, których opracowanie planowane jest na początek 2020r.

Sprawę prowadzi:
inż. Adrian Godek
Specjalista w Wydziale Dokumentacji
Telefon: +48 61 846-20-19
e-mail: agodek@gddkia.gov.pl

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a


Do wiadomości:
1. AECOM Polska Sp. z o.o.
Ul Chłapowskiego 29, 61-503 Poznań

Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji
mgr inż. [Podpis]
[Podpis]

4.7 Wiadomość e-mail z dnia 04.03.2019r. w sprawie lokalizacji MOP

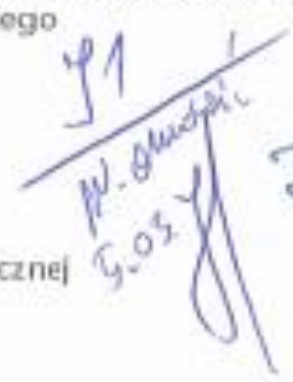

Wniosek o udostępnienie informacji publicznej.


04.03.2019

AJ / 

Od: [redacted]
Wysłano: 4 marca 2019 08:59
Do: Poznań - Rzecznik; Cieślak Alina
Temat: Prośba o ujęcie w projekcie lokalizacji MOP na trasie S11 z dojazdem do Kamienia Papieskiego

Szanowna Pani,
Alina Cieślak
Rzecznik Prasowy
i Główny Specjalista ds. Komunikacji Społecznej
Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu



W nawiązaniu do rozmowy telefonicznej, którą przeprowadziliśmy 01 marca 2019r.,
Uprzejmie proszę o ujęcie w planach inwestycyjnych lokalizacji Miejsca Obsługi Podróżnych w okolicach miejscowości Płynnica lub Ptusza Gmina Tarnówka, pow. złotowski.

Lokalizacja MOP umożliwi podróżującym odwiedzenie miejsca historycznego dla Polski i Polaków. Otóż, prostopadle do przebiegu trasy S11 (w odległości kilku kilometrów od miejscowości Płynnica Gmina Tarnówka) znajduje się Kamień Papieski.

Kamień Papieski znajduje się nad brzegiem jeziora Krąpsko Średnie po jego wschodniej stronie.
Współrzędne 53.3184825036, 16.6687169459. 53° 19' 7", 16° 40' 7"

<https://www.youtube.com/watch?v=edHUI8bzuIQ>

<https://pomorzeczachodnie.travel/Poi/a,8775/Kamie%C5%84%20papieski>

Główna droga dojazdowa od obecnej DK11 do Kamienia Papieskiego przebiega przez las od strony miejscowości Płynnica. Można także dojechać od DK11 przez las od miejscowości Ptusza, ale jest to droga dłuższa. Uprzejmie proszę o przeanalizowanie lokalizacji Miejsca Obsługi Podróżnych, tak, aby zainteresowani mogli dojechać od S11 z każdego kierunku jazdy do Kamienia Papieskiego po realizacji inwestycji.

W celu upamiętnienia miejsca, w którym to ostatni raz korzystał z urlopu kardynał Karol Wojtyła będąc na spływie kajakowym w dniach 23 - 30 lipca 1978 roku, przed pójściem w październiku 1978r. do stolicy Piotrowej. Aktualnie są prowadzone rozmowy z Hierarchami Kościelnymi, w tym z Kardynałem Stanisławem Dziwiszem najbliższym współpracownikiem świętej pamięci Papieża Jana Pawła II i Biskupem Diecezji Koszalińsko-Kołońskiej Ks. Biskupem Edwardem Dajczakiem. W fazie planistycznej jest także budowa 2 wież widokowych. Jedna byłaby zlokalizowana przy Miejscu Obsługi Podróżnych, a druga w lesie, nieopodal Kamienia Papieskiego, ale na terenie Gminy Tarnówka.

Obecnie jest idealna sytuacji do zaprojektowania i upamiętnienia miejsca związanego z pobytem na naszym terenie Świętego Papieża Polaka.

Powyższy temat został przedstawiony w formie pisemnej: Prymasowi Polski Arb Wojciechowi Polakowi, Biskupowi Edwardowi Dajczakowi – Diecezja Koszalińsko-Kołońska (w tej Diecezji znajduje się Parafia Tarnówka) i kardynałowi Stanisławowi Dziwiszowi w Krakowie (najbliższej osobie duchownej związanej z Papieżem Janem Pawłem II).

Do wiadomości:
Pan Jacek Mościcki Wójt Gminy Tarnówka
Pan Marcin Nowosielski Przewodniczący Rady Gminy Tarnówka
Pani Elżbieta Filip Z-ca Przewodniczącego Rady Gminy Tarnówka

W razie pytań służę pomocą.

Licząc na współpracę pozostaję z poważaniem,

Wnuk Powstańca Wielkopolskiego

Niniejsza wiadomość jest własnością [redacted] i może zawierać informacje poufne i/lub prawnie chronione. Jeśli nie jesteście Państwo właściwym adresatem lub otrzymaliście Państwo tę wiadomość na skutek pomyłki, prosimy o tym fakcie niezwłocznie poinformować nadawcę i usunąć otrzymaną wiadomość. Każde nieautoryzowane kopiowanie, ujawnianie lub rozpowszechnianie załączonej informacji jest zabronione.

This message is a property of Roman Grzabel and may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient or have received this message by mistake, please notify the sender immediately and delete this message. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this message is prohibited.

4.8 Odpowiedź na wiadomość z dnia 04.04.2019r. w sprawie lokalizacji MOP



Poznań, 18 marca 2019r.

O.PO.I-1.4110.11.80.2016.ag

Sz. Pan

Dotyczy: opracowań projektowych dla budowy drogi ekspresowej S11 odcinek Szczecinek – Piła;

W odpowiedzi na wiadomość e-mail z dnia 04.04.2019r. w sprawie lokalizacji Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) w okolicach m. Płytnica lub Ptusza, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu uprzejmie wyjaśnia.

Na obecnym etapie prac projektowych tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STeŚ) pokazano jedynie wstępną lokalizację MOP. Natomiast docelowa ich lokalizacja zostanie ustalona na końcowym etapie STeŚ w koordynacji z sąsiednimi projektowanymi odcinkami drogi S11, tym samym umożliwiającą Inwestorowi (GDDKiA) wskazanie we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ostatecznego położenia MOP na wszystkich odcinkach.

W zakresie wskazanych przez Pana walorów turystycznych informujemy, że na terenach MOP w miejscach przeznaczonych dla wypoczynku będą umieszczone „Tablice informacji turystycznej”. Tablice te będą przedstawiać oraz wskazywać miejsca o znaczeniu turystycznym, krajobrazowym znajdujące się w okolicach danego MOP, co może skłonić zainteresowanych podróżnych do odwiedzenia danego terenu.

W zakresie dostępności tych miejsc z drogi S11 informujemy, że będzie to możliwe tylko na węzłach drogowych. Natomiast teren MOP dostępny będzie tylko i wyłącznie z drogi ekspresowej. W tym miejscu wskazujemy, że obecna DK11 pozostanie do obsługi ruchu lokalnego zapewniając tym samym dojazd do wszystkich nieruchomości, czy też miejsc turystycznych.

Sprawę prowadzi:
Inż. Adrian Godek
Specjalista w Wydziale Dokumentacji
Telefon: +48 61 846-20-19
e-mail: agodek@gddkia.gov.pl

Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji

mgr inż. Danuta Brymieniecka

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu

www.gddkia.gov.pl
e-mail: sekretariat_poznan@gddkia.gov.pl

ul. Siemradzkiego 5a
60-763 Poznań
tel.: (61) 866 88 21
fax: (61) 864 63 69

200 lat
1819-2019
Centralnej
Administracji
Drogowej

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:

1. AECOM Polska Sp. z o.o.
Ul Chłapowskiego 29, 61-503 Poznań
2. Urząd Gminy Tarnówka
Ul. Zwycięstwa 2, 77-416 Tarnówka

Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad o danych kontaktowych:

- 1) adres do korespondencji: ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa;
- 2) tel.: (022) 375 8888;
- 3) e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl

W sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych, można kontaktować się z Inspektorem Ochrony Danych, za pośrednictwem adresu e-mail: iod@gddkia.gov.pl

Dane osobowe będą przetwarzane w celu rozpatrzenia, udzielenia odpowiedzi i w celach archiwizacji oraz zostaną wykorzystane na potrzeby przygotowania inwestycji.

Podstawę prawną przetwarzania danych osobowych stanowi ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 2222 ze zm.), ustawa z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2018 r. poz. 217, z późn. zm.) oraz art. 6 ust. 1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Dane osobowe mogą być ujawniane innym stronom postępowania oraz podmiotom przetwarzającym dane na podstawie zawartych umów. Dane osobowe będą przechowywane przez okres rozpatrywania sprawy oraz przez okres przewidzianej prawem archiwizacji akt sprawy.

Osobie, której dotyczą dane osobowe, przysługuje:

1. prawo dostępu do danych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania, na warunkach określonych w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE;
2. prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Udostępnienie danych jest wymogiem ustawowym i stanowi warunek rozpatrzenia petycji. Brak podania danych osobowych może skutkować pozostawieniem podania (wniosku) bez rozpoznania na warunkach określonych w kodeksie postępowania administracyjnego. Podanie danych kontaktowych tj. numeru telefonu oraz adresu poczty elektronicznej jest dobrowolne.

4.9 Notatka ze spotkania z mieszkańcami gmin Szydłowo, m. Dobrzyca i Krępsko, które odbyło się w dniu 05.02.2019r.

Notatka

ze spotkania z przedstawicielami mieszkańców gminy Szydłowo -m. Dobrzyca i Krępsko, które odbyło się w dniu 05.02.2019r. w siedzibie Zamawiającego na ul. Gajowej 6.

➤ Dotyczy:

Opracowania projektowego dla budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Szczecinek – Piła.

➤ Uczestnicy spotkania:

Zgodnie z listą obecności stanowiącą załącznik nr 1 do notatki.

W dniu 05.09.2018r. na prośbę mieszkańców Dobrzycy i Krępska oraz władz lokalnego Samorządu odbyło się spotkanie dotyczące przebiegu projektowanych wariantów drogi S11 na terenie gminy Szydłowo. Podczas spotkania informacyjnego ze społeczeństwem (przeprowadzonych w ramach STEŚ) które dla mieszkańców gm. Szydłowo odbyły się w dniu 30.01.2019r. w Dobrzycy, mieszkańcy wyrazili potrzebę dodatkowego spotkania celem omówienia możliwości korekty przebiegu zaprojektowanych wariantów 1 i 2 w rejonie m. Dobrzyca i Krępska.

Na spotkaniu obecni byli: Radny gminy Pan Paweł Kądziała, przedstawiciele mieszkańców gminy Szydłowo oraz przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu.

1. Radny gminy Pan Paweł Kądziała przekazał przedstawicielom GDDKiA wypełnione przez mieszkańców gm. Szydłowo ankiety w ilości 152 sztuk.
2. Radny gminy Szydłowo poinformował, że w dniu 02.02.2019r. zorganizował spotkanie w gminie z przedstawicielami społeczeństwa Dobrzyca i Krępska, na którym zebrał postulaty mieszkańców gm. Szydłowo do uwzględnienia w pracach projektowych drogi ekspresowej S11 na omawianym odcinku. W szczególności Samorząd wraz z mieszkańcami gminy Szydłowo wnioskuje o:
 - 2.1. Zmianę lokalizacji projektowanego Miejsca Obsługi Podróżnych z aktualnego położenia w km ok. 47+300 w km 48+00 wariantu nr 1. Mieszkańcy uzasadniają swój wniosek rozwojem Krępska w kierunku południowym. Przesunięcie MOP-u spowoduje zwolnienie powierzchni obszarów możliwych do zagospodarowania i wykorzystania na potrzeby własne gminy.
 - 2.2. Zaprojektowanie nawierzchni utwardzonej przejazdu pod drogą ekspresową (aktualnie w km ok. 49+500 wariantu nr 1) w ciągu drogi gminnej biegnącej po południowej stronie rzeki Piławy.
 - 2.3. Zaprojektowanie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi ekspresowej (W1) pomiędzy drogą powiatową nr P1172 a drogą gminną biegnącą po południowej stronie rz. Piławy .
 - 2.4. Przejazd pod drogą ekspresową około km 52+000 aktualnego przebiegu wariantu W1.
 - 2.5. Zaprojektowanie w obu wariantach W1 i W2 ścieżki rowerowej na przełożeniu DK11 o nawierzchni bitumicznej.
 - 2.6. Radny gminy przekazał wniosek Wójta dotyczący zamieszczenia w ramach przygotowywanej inwestycji drogowych tablic informujących o walorach przyrodniczo-turystycznych Regionu. Pani Dyrektor Hryniewiecka wskazała, że tablice informujące użytkowników drogi ekspresowej o walorach przyrodniczych (turystycznych) Regionu, będą mogły zostać zainstalowane na MOP-ach.
3. Przedstawiciele GDDKiA, po wysłuchaniu ww. wniosków przedstawicieli mieszkańców poinformowali, że przekazane postulaty mieszkańców gm. Szydłowo zostaną poddane analizie celem sprawdzenia możliwości uwzględnienia w pracach projektowych.

4. W drugiej części spotkania, przedstawiciele mieszkańców zapytali o możliwość odsunięcia w kierunku zachodnim wariantu nr 1 od istniejącej zabudowy (osiedle Cicha i Spokojna w Dobrzycy).
 - 4.1. Projektant poinformował o możliwości nieznacznej korekty przebiegu wariantu W1, jednocześnie wskazując na uwarunkowania związane z urządzeniami ochrony akustycznej. Odsunięcie przebiegu drogi ekspresowej od zabudowy np. o 100m, spowoduje brak uzasadnienia dla zlokalizowania ekranów akustycznych na etapie projektowym. Dopiero analiza porealizacyjna (wykonana po 1 roku od oddania drogi do użytkowania) zweryfikuje czy dopuszczalne poziomy hałasu zostały przekroczone czy nie.
 - 4.2. Mając na uwadze powyższe przedstawiciele mieszkańców postulują, aby geometrię drogi ekspresowej poprowadzić w taki sposób, by zapewnić jak lepsze warunki akustyczne dla mieszkańców osiedli położonych w otoczeniu projektowanej drogi ekspresowej.
5. Przedstawiciele mieszkańców Dobrzycy wyrazili obawę, czy wariant zielony W1 nie przebiega przez Rezerwat przyrody „Doliny Rurzyca”. Przedstawiciele GDDKiA zapewnili, że aktualny przebieg wariantu W1 nie koliduje z obszarem rezerwatu. Rezerwat przyrody „Doliny Rurzyca” jest położony na zachód od projektowanego przebiegu w wariantcie nr 1 i znajduje się po drugiej stronie linii kolejowej.
6. Przedstawiciele mieszkańców poinformowali o zawiązaniu Stowarzyszenia w skład którego wchodzi przedstawiciele mieszkańców Dobrzycy, Krępska i Koszyc. Stowarzyszenie będzie śledzić przebieg prac projektowych dot. budowy drogi ekspresowej S11 Szczecinek – Piła oraz wnioskować o wprowadzanie takich rozwiązań projektowych, które w najmniejszym stopniu będą ingerować w życie mieszkańców okolicznych miejscowości.
 - 6.1. Stowarzyszenie zawnioskowało o zmianę lokalizacji węzła „Piła-Północ” (dawniej w. „Koszyce”) z drogi krajowej DK11 na drogę wojewódzką DW 188 (wylot na Złotów) - Al. Powstańców Wielkopolskich. Przedstawiciele mieszkańców uzasadnili swój wniosek m.in. tym, że aktualnie w rejonie w. Piła-Północ, znajduje się m.in. osiedle mieszkaniowe Zielona Dolina oraz hospicjum. W związku z powyższym, zmiana lokalizacji węzła przeniesie ruch poruszający się po drodze ekspresowej S11 (na wspólnym odcinku S10 i S11) zmniejszając tym samym oddziaływanie drogi na zamieszkujących tam ludzi, jak również spowoduje odsunięcie wariantów projektowanej S11 od zabudowań m. Dobrzyca w kierunku wschodnim.
 - 6.2. Przedstawiciele GDDKiA odnieśli się do postulatu zmiany lokalizacji węzła drogowego „Piła-Północ”. Poinformowali, że węzeł znajduje się na skrzyżowaniu projektowanych dróg ekspresowych S10 i S11 i jest projektowany w ramach zadania pn. „Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu Szczecińskiego – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Wałcz” przygotowywanego przez Oddział w Szczecinie. Prace projektowe na tym zadaniu trwają od 2009 roku. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone z mieszkańcami w latach 2010 i 2011r. Ponadto, do węzła „Piła-Północ” dołącza się inwestycja pn. „Budowa obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11” przygotowywana przez Oddział w Poznaniu. Dla inwestycji tej został złożony wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) do Regionalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Procedowanie tego zadania trwa od 2006 roku, a konsultacje społeczne dla Piły i Ujścia zostały przeprowadzone w październiku 2011r. GDDKiA poinformowała, że węzeł „Piła – Północ” zapewnia powiązanie przyszłej drogi S11 jak i istniejącej drogi DK11 z projektowaną drogą S10 i istniejącą drogą DK 10. Zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w *Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny*

odpowiadać drogi publicznej i ich użytkownikom (z późn. zmianami), węzeł „Piła-Północ” został zaprojektowany na drodze klasy „S” zapewniając powiązanie z drogą klasy min. G (istniejąca DK10/DK11). Ponadto, lokalizacja węzła „Piła-Północ” została zaprojektowana zgodnie z ww. warunkami technicznymi w zakresie minimalnej odległości między węzłami (na terenie zabudowy w granicach miasta - nie mniej niż 3 km) względem w. „Piła-Wschód” projektowanego w ramach budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11 zapewniającego powiązanie z drogą krajową DK 10 oraz przyszłą S10 (aktualnie projektowaną w ramach zadania „Budowa drogi ekspresowej S10 Piła-Wyrzysk). Przesunięcie węzła na drogę wojewódzką DW 188 spowoduje brak możliwości powiązania istniejącej drogi krajowej DK 10 i DK 11 z projektowanymi drogami ekspresowymi S11 (Szczecinek - Piła) oraz drogą S10 (Stargard Szczeciński – Piła).

Przedstawiciele GDDKiA zwrócili uwagę, że opracowania projektowe dla budowy obwodnicy Piły i Ujścia w ciągu S10/S11, w tym projekt węzła „Piła – Północ”, był uzgadniany z zarządcą dróg wojewódzkich (Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich) oraz Prezydentem Miasta Piły w latach 2012-2016.

7. Przedstawiciele mieszkańców gminy poinformowali, że opracowali propozycję wariantów społecznych, która zostanie za pismem przewodnim złożona w biurze podawczym.
8. Przedstawiciele GDDKiA oświadczyli, że Projektant podda analizie propozycję Stowarzyszenia i GDDKiA odniesie się proponowanym przez mieszkańców rozwiązaniom.
9. Notatka ze spotkania zostanie przesłana drogą mailową do Radnego gminy Pawła Kądzieli na adres: p.kadziela@gmail.com.

Sporządził:

KIEROWNIK ZESPOŁU
w Wydziale Dokumentacji
mgr inż. Anna Jaworska

Zaakceptowano ze strony przedstawicieli
mieszkańców gminy Szydłowo

[Signature]
.....
(Przedstawiciel Gminy Szydłowo)

Zaakceptowano ze strony Wykonawcy
opracowań projektowych

Kierownik
Drogowego Zespołu Projektowego
mgr inż. Tomasz Rejewski
.....
(Przedstawiciel Aecom Polska sp. z o.o.)

Zaakceptowano ze strony GDDKiA O/PO:

Z-ca Dyrektora ds. inwestycji
[Signature]
.....
(Dyrektor/Z-ca Dyrektora Oddziału
GDDKiA w Poznaniu)

Załącznik:

1. Lista obecności uczestników spotkania w dn.05.02.2019r.

5. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Spis rysunków:

1. Plan orientacyjny 1.1
2. Plan orientacyjny 1.2