

# SPIS TREŚCI:

1. WSTĘP.....	2
2. TABELARYCZNE ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I PROTESTÓW MIESZKAŃCÓW WRAZ Z ICH ANALIZĄ .....	2
2.1 GMINA KÓRNIK.....	3
2.2 GMINA KRZYKOSY .....	7
2.3 GMINA NOWE MIASTO NAD WARTĄ.....	49
2.4 GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA .....	54
2.5 GMINA ZANIEMYŚL.....	132
3. ZESTAWIENIE ZBIORCZE I ODPOWIEDZI NA GŁÓWNE POSTULATY .....	162
3.1 GMINA KÓRNIK.....	162
3.2 GMINA KRZYKOSY .....	162
3.3 GMINA NOWE MIASTO NAD WARTĄ.....	164
3.4 GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA .....	167
3.4 GMINA ZANIEMYŚL.....	170

# Tabelaryczne zestawienie

**wniosków i protestów mieszkańców wraz z odpowiedziami**

## WERSJA ZANONIMIZOWANA

### 1. WSTĘP

W okresie od 7 do 21 maja 2019 r. zorganizowano serię pięciu spotkań informacyjno-konsultacyjne dla społeczności następujących gmin, leżących wzdłuż potencjalnego przebiegu drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik – Jarocin (odcinek A w ciągu drogi S11 Kórnik – Ostrów Wlkp.): Kórnik, Krzykosy, Nowe Miasto nad Wartą, Środa Wielkopolska, Zaniemyśl.

Zgromadzonym osobom przedstawione zostały trzy warianty przebiegu trasy, dla ułatwienia oznaczone na mapach różnymi kolorami:

- wariant nr 1 (W1) – pomarańczowy,
- wariant nr 2 (W2) – niebieski,
- wariant nr 3 (W3) – fioletowy.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji do Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu – napłynęło łącznie 1371 ankiet oraz 4 petycje od mieszkańców i instytucji, reprezentujących społeczności lokalne ww. gmin.

W poniższych rozdziałach dokonano zestawienia złożonych uwag, opinii, wniosków i protestów, oraz udzielonych przez Jednostkę Projektową odpowiedzi, wraz z uzasadnieniami uwzględnienia lub nieuwzględnienia danego wniosku w projekcie. Kopie wniosków i petycji zamieszczone zostały w tomie I IV. niniejszego opracowania.

**Tom ten stanowi wersję zanonimizowaną zestawienia, w której w celu ochrony danych osobowych Respondentów, w poniższych tabelach wniosków i odpowiedzi nie występują dane wrażliwe.**

### 2. TABELARYCZNE ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I PROTESTÓW MIESZKAŃCÓW WRAZ Z ICH ANALIZĄ

Po zgromadzeniu wszystkich wniosków, opinii i protestów mieszkańców, wyrażonych w ankietach, dokonano ich zestawienia w postaci poniższych tabel (Tabela 1 - Tabela 5), w których zastosowano następujący układ i zasady edycji:

- w kolumnie 1 wskazano numer katalogowy ankiety lub petycji;
- w kolumnie 2. dokonano skrótego opisu wniosku, opinii czy protestu (z pełną treścią wniosku pozwalają się zapoznać kopie wniosków, zamieszczone w tomie 1.IV.A niniejszego opracowania). Należy zaznaczyć, że nie każda z ankiet została przez Respondentów uzupełniona o opis (wniosek, opinię czy protest) – część ankiet ograniczała się do wskazania wyboru wariantu („jestem za”/”nie jestem za”). W takim przypadku pole pozostawiono puste lub zapisano informację o braku stanowiska;
- w kolumnie 3. zamieszczono analizę wniosku dokonaną przez Jednostkę Projektową, rozstrzygnięcie i jego uzasadnienie;
- w kolumnie 4. zamieszczono zapis o dokonanym przez Respondenta wskazaniu wyboru wariantu korzystnego („jestem za”) i niekorzystnego („nie jestem za”);
- w nawias kwadratowy ujęto nieczytelne fragmenty wniosku [...] oraz komentarze autorów, np. o braku czytelności lub załącznikach do ankiet. Starano się jednak tam gdzie to było możliwe odczytywać opinie Respondentów z szerszego kontekstu wypowiedzi.

2.1 GMINA KÓRNIK

Tabela 1 Zestawienie wniosków i postulatów wraz z ich analizą i rozpatrzeniem – Gmina Kórnik

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KÓRNIK			
KP1001	Ze względu na pola po drugiej stronie drogi, zwracam się z prośbą i zrobienie wiaduktu na wysokości +2500m z zachowaniem starannej drenarki i proszę o drogę serwisową od węzła Kórnik.	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych, łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych, uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Melioracje pól zostaną przebudowane w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1002	Z uwagi na fakt, że wszystkie grunty naszego gospodarstwa znajdują się po drugiej stronie planowanej drogi S11 proszę o wykonanie wiaduktu na wysokości +2500m od węzła Kórnik, który usprawni uprawy pól, jak również o drogi serwisowe wzdłuż S11, które wpłyną na komunikację międzysąsiedzką i zagwarantują bezpieczne poruszanie się w obrębie wsi i okolicy. Proszę również o zadbanie o prawidłową przebudowę sieci drenarskiej w okolicy naszej wsi.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1003	Z uwagi na fakt, że wszystkie grunty naszego gospodarstwa znajdują się po drugiej stronie planowanej drogi S11 proszę o wykonanie wiaduktu na wysokości +2500m od węzła Kórnik, który usprawni uprawy pól, jak również o drogi serwisowe wzdłuż S11, które wpłyną na komunikację międzysąsiedzką i zagwarantują bezpieczne poruszanie się w obrębie wsi i okolicy. Proszę również o zadbanie o prawidłową przebudowę sieci drenarskiej w okolicy naszej wsi.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1004	Ze względu na pola po drugiej stronie drogi zwracam się z prośbą o zrobienie wiaduktu na wysokości +2500m z zachowaniem starannej drenarki i proszę o drogę serwisową od węzła Kórnik. Na mojej działce nr 14 są dwa wyloty drenarskie do rowu oraz staw, który służy do osuszania terenu.		Brak stanowiska
KP1005	Ze względu na pola po drugiej stronie drogi zwracam się z prośbą o zrobienie wiaduktu na wysokości +2500m z zachowaniem starannej drenarki i proszę o drogę serwisową od węzła Kórnik. Na mojej działce nr 14 są dwa wyloty drenarskie do rowu oraz staw, który służy do osuszania terenu.		Brak stanowiska
KP1006	Na budowę drogi S11 wyraziłem zgodę i czekałem na wykup budynków i ziemi, uzbroiłem inne miejsce na moim gruncie tak jak było uzgodnione z GDDKA, tracę czas i pieniądze. Jeżeli przebieg drogi będzie w innym miejscu, nie przez moje grunty jestem za, ale proszę o rekompensatę za stracony czas i wyłożone pieniądze.	Wymienione w postulacie działki nr 102/1, 104, 134/1, 137/3, 138/1, są usytuowane bezpośrednio przy istniejącej drogi krajowej nr 11, po obu jej stronach. Projektowane warianty drogi ekspresowej S11 przebiegają w odległości ok. 400m od istniejącej drogi krajowej nr 11, po jej południowo-zachodniej stronie. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1007	Jestem za przebiegiem trasy S11 wg wariantu nr 1. Wnioskuje o przejazd na drodze Dębiec-Biernatki oraz drogi serwisowe po obu stronach trasy do drogi Dębiec-Jaszkowo. Proszę o dokładne odtworzenie sieci melioracyjnej.	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Melioracje pól zostaną przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1008	Jestem za przebiegiem drogi ekspresowej nr 11 w wariantcie nr 1. W miejscowości Dębiec proszę uwzględnić przejazd w ciągu drogi Dębiec-Biernatki i drogi serwisowe po obu stronach trasy między ww. przejazdem a przejazdem na drodze Dębiec-Jankowo. Ponadto proszę o dokładne odbudowanie uszkodzonej melioracji.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1009	Jestem za przebiegiem drogi ekspresowej nr 11 w wariantcie nr 1. W miejscowości Dębiec proszę uwzględnić przejazd w ciągu drogi Dębiec-Biernatki i drogi serwisowe po obu stronach trasy między ww. przejazdem a przejazdem na drodze Dębiec-Jankowo. Ponadto proszę o dokładne odbudowanie uszkodzonej melioracji.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KÓRNIK</b>			
KP1010	Jestem za przebiegiem drogi ekspresowej nr 11 w wariantcie nr 1. W miejscowości Dębiec proszę uwzględnić przejazd w ciągu drogi Dębiec-Biernatki i drogi serwisowe po obu stronach trasy między ww. przejazdem a przejazdem na drodze Dębiec-Jankowo. Ponadto proszę o dokładne odbudowanie uszkodzonej melioracji.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1011	Jestem za przebiegiem drogi ekspresowej nr 11 w wariantcie nr 1. W miejscowości Dębiec proszę uwzględnić przejazd w ciągu drogi Dębiec-Biernatki i drogi serwisowe po obu stronach trasy między ww. przejazdem a przejazdem na drodze Dębiec-Jankowo. Ponadto proszę o dokładne odbudowanie uszkodzonej melioracji.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1012	Jestem za przebiegiem drogi ekspresowej nr 11 w wariantcie nr 1. W miejscowości Dębiec proszę uwzględnić przejazd w ciągu drogi Dębiec-Biernatki i drogi serwisowe po obu stronach trasy między ww. przejazdem a przejazdem na drodze Dębiec-Jankowo. Ponadto proszę o dokładne odbudowanie uszkodzonej melioracji.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1013	Jeżeli ta droga ma powstać w obecnej wersji korytarzowej to powinien powstać przejazd nad lub pod drogą S11 z miejscowości Biernatki do miejscowości Dębiec. Potrzebne też będą drogi do dojazdu do poszczególnych działek po jednej i po drugiej stronie drogi S11.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1014	Nie wyrażam zgody na przebieg drogi ekspresowej S11 przez moje pole uprawne na działce 112, ponieważ projektując tę drogę nikt nie zwrócił uwagi na klasy ziemi. Droga jest wytyczona środkiem pola, przecinając je na dwie części, pozostawiając najłabsze grunty, a najlepsze zabierając pod drogę!!!	1. Nie ma możliwości zmiany trasy drogi ekspresowej S11 w taki sposób, aby ominąć działkę 112. Dostęp do rozdzielonych działek zostanie zapewniony poprzez istniejącą drogę gminną (strona zachodnia) i projektowaną drogę obsługującą przyległy teren (strona wschodnia). 2. Klasy bonitacyjne gruntów rolnych zajętych pod inwestycję drogową opisane zostaną w Raporcie Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz uwzględniane w analizie wielokryterialnej oceniającej poszczególne warianty drogi ekspresowej S11.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1015	Jestem za wariantem nr 3 w projekcie, choć najpierw sugerowałbym dokończenie instalacji paneli dźwiękochłonnych przy istniejącym odcinku S11 w Kórniku, a także zrobienie trzeciego pasa w kierunku Poznania przed zjazdem na A2 gdzie ciągle są korki.	1. Brak zgłoszonego postulatu dotyczącego budowy drogi ekspresowej S11 Kórnik-Ostrów Wlkp. 2. Postulat dotyczący budowy trzeciego pasa w kierunku Poznania przed zjazdem na A2 znajduje się poza zakresem opracowań dla drogi ekspresowej S11.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1016	Po zapoznaniu się z wariantami przebiegu S11 wybieram wariant 2.	Wskazano preferencję dla wariantu przebiegu S11 bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1017	Jestem za przebiegiem drogi ekspresowej S11 w wariantcie 2 od Węzła Kórnik Południe do węzła Mieszków. Ze względu na jeden węzeł w mieście Środa Wlkp. Proponuję budowę dwóch jezdni na łącznikach w celu lepszej przepustowości węzła Środa Południe.	Geometria łącznic węzłowych zostanie dostosowana do przewidywanych natężeń ruchu na węźle Środa Południe.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1018	Nie zgadzam się z przebiegiem drogi S11. Nie chcę, aby droga S11 przebiegała przez moje działki 37, 39.	W chwili obecnej działki nr 37 i 39 nie kolidują z wariantami przebiegu drogi ekspresowej lecz znajdują się w ich sąsiedztwie.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1019	Z uwagi na planowaną budowę drogi S11 proszę o wykonanie przejazdu gospodarczego na drodze nr 10/2, ponieważ jest to jedyne rozwiązanie umożliwiające mi dojazd do działek o numerach 177 oraz 178. Działki te posiadają wysoką klasę bonitacyjną, stanowią znaczny udział w dochodach gospodarczych.	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KÓRNIK</b>			
KP1020	Z uwagi na planowaną budowę drogi S11, która uniemożliwia mi dojazd do działek nr 180/181 wnioskuję o budowę przejazdu gospodarczego na drodze nr 10/2 lub wykup pozostałego gruntu. Na działce nr 191 posiadam meliorację i proszę o ponowne podłączenie jej podczas budowy drogi.	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Melioracje pól zostaną przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1021	Z uwagi na budowę drogi S11 proszę o wykup pozostałej części działki nr 184 i ponowne podłączenie melioracji przechodzącej przez powyższą działkę.	1. Jeżeli zdaniem właściciela działki nr 184, nie będzie można jej użytkować zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, to właściciel nieruchomości może wystąpić z wnioskiem do Inwestora (GDDKiA O/Poznań) o wykup tzw. resztówki. Rozpatrywanie takiego wniosku będzie prowadzone indywidualnie. 2. Melioracja zostanie przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1022	1. Dogodny dojazd do pól po drugiej stronie drogi S11 2. Odprowadzenie wód gruntowych z pól 3. Drogi po obu stronach strasy trasy serwisowe 4. Ziemię orną czarną 20-25cm rozplanować na drugiej części działki 109 5. Jestem za przebudową drogi S11 w miejscowości Dębiec 6. Proszę o przesunięcie w prawo ok 10m by nie iść środkiem działki patrząc od Kórnika	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Melioracje pól zostaną przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11. 3. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 4. Wykup gruntu o określonej powierzchni niezbędnej do realizacji inwestycji, przewiduje odszkodowanie za wszystkie składowe nieruchomości w tym również warstwę gleby urodzajnej. 5. Budowa drogi ekspresowej w rejonie m. Dębiec po śladzie DK11 nie jest możliwa. Uzasadnienie zawarte jest w odpowiedzi na wniosek KP 1001. 6. Aktualne zajęcie terenu pod drogę ekspresową w projektowanych wariantach (wspólny ślad w tym miejscu) nie rozdziela działki 109 a jedynie zajmuje jej niewielką północną część.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1023	Proponowany przebieg trasy S11 bardzo utrudni lub uniemożliwi mi dojazd do moich działek rolnych. Wnioskuję, aby uwzględnić wiadukt lub przejazd gospodarczy na drodze gminnej Trzebisławki-Biernatki.	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1024	Planowana droga jest drogą ekspresową S11 zatem nie będzie przejazdu przez nią w poprzek. Działki 9 i 11 położone są poza drogą S11, a siedziba gospodarstwa jest po przeciwnej stronie budowanej drogi. Dotychczasowy przejazd do działek 9 i 11 poprzez przejazd przez obecną drogę 11 co też jest bardzo trudne i niebezpieczne i wynosi ok 1 km. Brak przejazdu do moich pól, które stanowią ok. 40 % w stosunku do gruntów orných mojego gospodarstwa - uniemożliwi możliwość właściwego gospodarowania. Zastosowanie objazdów wiązać się będzie z wydłużeniem drogi do działek 9 i 11 - dziesięciokrotnie tj. będzie wynosić ponad 10km lub nawet 15km co przy ciężkich maszynach i środkach transportowych jest niemożliwe - bo do objazdu też trzeba dojechać. Dlatego oprotestowuję wariant I - Kórnik - Środa.	W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KÓRNIK			
KP1025	Wyrażam zgodę, by droga ekspresowa miała taki przebieg jak została założona. Wiadukty usytuowane są w odpowiednim dla mnie miejscu, jednakże nie wyrażam zgody by zjazdu do drogi serwisowej przebiegały na terenie mojego pola.	Działka nr 98 będzie podzielona na dwie części: wschodnią i zachodnią. Obie części działek, które pozostaną przy właścicielu będą miały zapewniony dojazd na dotychczasowych zasadach. Od strony wschodniej na wysokości działki nr 98 nie przewiduje się drogi obsługującej teren przyległy. Natomiast po stronie zachodniej konieczne będzie poszerzenia pasa drogowego pod drogę serwisową w celu zapewnienia dojazdu do działek odciętych od dostępu do drogi publicznej.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KP1026		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1027	Położenie ronda północnego na węźle Kórnik-Południe mającego w przyszłości połączyć DK11 z S11 planowane jest w części na będącej moją własnością działce 297/9 obręb Dziećmierowo, miejscowość Kórnik. Przez działkę przebiegają 2 gazociągi w tym DN500. Działkę inwestycyjną zakupiliśmy od Gminy Kórnik pod kątem prowadzonej działalności gospodarczej mając w zamiarze budowę obiektów magazynowych, handlowych oraz usługowych (np. stacji paliw, stacji diagnostycznej pojazdów) z uwzględnieniem zachowania wysokich walorów architektonicznych. Podobne kryterium mamy na uwadze przy zagospodarowaniu terenu zieleni izolacyjnej. Istniejąca linia zabudowy działki uwarunkowana jest w dużej mierze położeniem gazociągów oraz terenem zieleni izolacyjnej. W tej chwili powierzchnia możliwa do zabudowy stanowi jedynie 40% powierzchni działki. Budowa ronda według obecnego projektu może wymusić przesunięcie gazociągów (ogromne koszty) w kierunku północnym a więc w głąb mojej działki. W następstwie takiej decyzji dojdzie do przesunięcia linii zabudowy. Uniemożliwi to efektywne wykorzystanie działki do planowanej inwestycji, gdyż powierzchnia przeznaczona pod zabudowę znacznie się zmniejszy. Wnioskuje zatem o przesunięcie planowanego ronda o około 10-15 m w kierunku wschodnim, południowym lub południowo-wschodnim tak, aby jego położenie nie nachodziło na gazociąg oraz w jak najmniejszym stopniu wchodziło na działkę 297/9 obręb Dziećmierowo. [Do ankiety załączono mapę]	Rondo zostanie zlokalizowane w taki sposób, aby uniknąć kolizji z gazociągiem wysokiego ciśnienia.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1028		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1029			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KP1031	Planowany przebieg trasy S11 jest przez moją działkę ewidencyjną nr 29 w miejscowości Dębiec, gmina Kórnik. Dla mnie lepszym rozwiązaniem jest przesunięcie przebiegu drogi S11 tak, aby przebiegała ona zarówno przez działkę nr 29 jak również przez działkę nr 27, której również jestem właścicielem - co by spowodowało, że zostałyby mi grunty tylko po jednej stronie S11. Jeżeli cena za m2 będzie odpowiednia mogę również rozważyć sprzedaż północno-wschodniej części działki nr 29 i 27 pod zbiornik retencyjny do spustu wody z S11. Najbardziej zależy mi na przesunięciu odcinka S11 w kilometrze 3000 do 3250 w stronę mojej działki nr 27. Łączny obszar kompleksu moich działek w miejscowości Dębiec to 16 ha, dlatego jest dla mnie korzystniej, jeżeli przebieg tej drogi zostanie przesunięty na koniec moich działek czyli na działkę nr 27. Do ankiety dołączam również mapkę, na której są zaznaczone moje działki. [Do ankiety załączono mapę]	1. Działka nr 27 nie koliduje z przebiegiem drogi ekspresowej S11. Obsługa komunikacyjna działki nie ulegnie zmianie. 2. Nie ma możliwości zmiany trasy drogi ekspresowej S11 w taki sposób, aby pozostawić działki 27 i 29 po jednej stronie drogi. Dostęp do rozdzielonych działek zostanie zapewniony poprzez istniejącą drogę gminną (strona zachodnia) i projektowaną drogę obsługującą przyległy teren (strona wschodnia). Korekta przebiegu drogi ekspresowej w stronę wschodnią skutkowałaby zbliżeniem do zabudowań m. Dębiec.	Brak wyboru wariantu

2.2 GMINA KRZYKOSY

Tabela 2 Zestawienie wniosków i postulatów wraz z ich analizą i rozpatrzeniem – Gmina Krzykosy

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1001	<p>Obszerny komentarz – pełny tekst wniosku w Załączniku tekstowym nr 1 do Ankiety.</p> <p>Streszczenie ankiety:</p> <p>Wybór wariantu 1 -</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1. najmniej niedogodny dla mieszkańców</li><li>- hałas</li><li>- niszczenie dróg</li><li>- wariant 2 przebiega przez działki pod zabudowę</li><li>- W1 małą ingerencją w układ komunikacyjny</li></ul> <p>2. W1 daje możliwość rozwoju ekonomicznego gminy:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- zminimalizowanie czasu dojazdu</li><li>- dobra widoczność</li><li>- znaczne skrócenie</li><li>- negatywne zlokalizowanie trasy S11 z daleka od istniejącej DK11</li></ul> <p>3. Niezgodność S11 z MPZP gminy</p> <p>4. Najmniejsza uciążliwość dla zwierzyny</p> <p>5. Dojazd do miejsca wypadków na trasie</p> <p>6. Najmniejsze koszty budowy, bo najkrótszy łącznik do DK15</p> <p>Podsumowanie najmniej korzystny wariant 2 - ze względu na kolizję łącznika do DK 15 z działkami budowlanym w miejscowości Murzynowo Leśne.</p> <p>Postulat dotyczy działek nr:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 105/5 - 105/14, 106/7 - 106/16, 109/2 - 109/20, 102/19 - 102/32, 102/37 - 102/43, 490 - 499, 125/2 - 125/10, 117/4 - 117/25, 117/27 - 117/39, 117/41 - 117/53, 117/55 - 117/57, 100/6 - 100/25, 100/27, 100/37 - 100/55, działki które powstaną z podziału działek nr 125/13 i 128/1.</li></ul>	<p>1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, natomiast decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>2. Drogi lokalne: gminne i powiatowe przecinające drogę ekspresową S11, krzyżują się z nią zawsze w dwóch poziomach tj. bezkolizyjnie. Dostęp do drogi ekspresowej realizowany jest wyłącznie za pośrednictwem węzłów drogowych które lokalizowane są na skrzyżowaniach z drogami publicznymi o odpowiedniej klasie technicznej tj. G i Z. Powiązanie z drogami niższych klas wymaga zgody na odstępstwo od warunków technicznych. bez możliwości zjazdu z S11 na drogi lokalne i z dróg lokalnych na S11. Obciążone ruchem z drogi ekspresowej będą tylko drogi łączące węzły drogowe z DK11, co jest realizowane za pomocą łącznika z DK15 lub drogi wojewódzkiej o odpowiedniej nośności.</p> <p>3. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, określają jednocześnie lokalizację przejść dla zwierząt. Przejścia dla zwierząt będą usytuowane w miejscach, gdzie stwierdzono szlaki wędrówne dzikiej zwierzyny i w miejscach gdzie trasa S11 przecina kompleksy leśne.</p> <p>4. Ponadto, ROOŚ uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Te oraz inne aspekty tj. kryteria techniczno-ekonomiczne (w tym wspomniana długość przedłużenia drogi krajowej nr 15) czy kryteria związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu na wybór najbardziej korzystnego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S11.</p> <p>6. W świetle art. 11i ust. 2 Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Z przedmiotowej regulacji wynika, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być wydana niezależnie od tego, czy dany teren jest objęty planem miejscowym, zaś ustalenie lokalizacji drogi publicznej w tej decyzji może nastąpić niezależnie od zgodności z ustaleniami tego planu.</p> <p>7. Dojazd do miejsc wypadków na trasie S11 będą zapewnione poprzez węzły drogowe oraz wjazdy awaryjne.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1002	Warianty 2 i 3 znacznie zaingerują w środowisko. Opcja 1 jest najmniej inwazyjna.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1003		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1004			Wybór wariantu 1.
KŚ1005			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1006			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1007	Wariant 3 najmniej szkodliwy społecznie. Uwaga: Na wysokości 27 km wariantu nr 3 winien on przejść wariantem nr 2 w wariant nr 1 i wówczas będzie on tej samej długości co wariant 2 i o 1km 250m krótszy od wariantu 1.	Zostanie rozważone powstanie wariantu społecznego, który będzie między innym odzwierciedlał także przedmiotową uwagę.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantów 2 i 3.
KŚ1008		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1009			
KŚ1010			
KŚ1011			
KŚ1012			
KŚ1013			
KŚ1014			
KŚ1015			
KŚ1016			
KŚ1017			
KŚ1018			
KŚ1019			
KŚ1020			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1021			
KŚ1022			
KŚ1023			
KŚ1024			
KŚ1025			
KŚ1026			
KŚ1027			
KŚ1028			
KŚ1029			
KŚ1030			
KŚ1031			
KŚ1032			
KŚ1033			
KŚ1034			
KŚ1035			
KŚ1036			
KŚ1037			
KŚ1038			
KŚ1039			
KŚ1040			
KŚ1041			
KŚ1042			
KŚ1043			
KŚ1044			
KŚ1045			
KŚ1046			
KŚ1047			
KŚ1048			
KŚ1049			
KŚ1050	Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem na budowę drogi S-11 jest wariant 3 z uwagi na ominięcie budynków stanowiących moją własność. Nie wyrażam natomiast zgody na budowę drogi w wariantcie 1, którego projekt przewiduje wyburzenie zabudowań. Całe gospodarstwo rolne otrzymałem w darowiźnie od rodziców, jest to dorobek ich całego życia. Ja również jestem związany z tą posiadłością od urodzenia. Razem z żoną, dziećmi i rodzicami zamieszkujemy tam i jesteśmy silnie emocjonalnie związani z tym miejscem. Budowa drogi jest ważna i konieczna, jednakże nie może się odbyć kosztem moich budynków. Ponadto posiadana ziemia wraz z budynkami jest także źródłem utrzymania dla mnie i mojej rodziny. Utrata tych budynków spowoduje utratę sensu dalszego prowadzenia działalności rolniczej. Ewentualne odszkodowanie nie zrekompensuje utraconych korzyści materialnych i emocjonalnych związanych z dalszym zamieszkiwaniem i prowadzeniem gospodarstwa rolnego. Wychodzę z propozycją, aby zostawić i nie burzyć mojego miejsca zamieszkania, a wziąć pod uwagę ziemię, która znajduje się obok budynków na budowę drogi. W związku z powyższym wnoszę o uwzględnienie w dokumentacji projektowej, a następnie proszę o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby.	1. Ze względu na szerokość drogi ekspresowej S11, odwodnienie, pasy terenu do obsługi pasa drogowego, ogrodzenie, drogi obsługujące teren przyległy, nie ma możliwości odsunięcia drogi ekspresowej z nieruchomości 720/3, 717/7 i 716/1. Od strony wschodniej przesunięcie ogranicza istniejąca droga krajowa nr 11. 2. Przesunięcie drogi w wariantcie 1 na wschód spowoduje ingerencje w obszar Natura 2000 (obszar ptasi) znajdujący się po wschodniej stronie istniejącej DK11. Przesunięcie drogi na zachód spowoduje ingerencję w siedliska usytuowane na działkach 726, 728/2 i 728/4.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1051	Mieszkam prze planowanym korytarzu nr 1 na działce nr 178/2, obręb Witowo, miejscowość Baba, gmina Krzykosy. Nasze gospodarstwo nastawione jest na produkcję roślinną. Ponadto zostawiamy duży obszar pod rośliny miododajne, gdyż w naszym gospodarstwie jest prowadzona pasieka stacjonarna. Planowana terasa przecina tę działkę niemal w połowie, co spowodowałoby problem ze zbiorem upraw po drugiej stronie S11. Ponadto ograniczyłoby to możliwość zasiewu roślin miododajnych za drogą, gdyż przejeżdżające samochody masowo niszczyłyby owady. Nasz dom jest w niedalekiej odległości od DK11, jest on jednym z najstarszych domostw wzdłuż tej drogi w gminie Krzykosy. Wybudowany wg najstarszych technologii budowlanych. Ruch na drodze nr 11 ona ma niekorzystny wpływ na budynek, gdyż na ścianach domu powstają zarysowania. Czuć, że jak przejeżdża rozpędzony tir to w kredensie szklanki drżą. Obawiam się, że jak zostanie puszczonej ruch tranzytowy w niedalekiej odległości od posesji, to problem się nasili i może doprowadzić do ruiny wiekowego domu. Kolejnym aspektem, jest duży hałas. Obecnie przy wolnym ruchu i częstych korkach przed domem to nie można otworzyć okna, gdyż w domu nie porozmawia się normalnie. W związku z tym, iż mój dom znajdowałby się pomiędzy DK11 a S11, to problem hałasu jeszcze bardziej się nasili	1. Po wybudowaniu drogi ekspresowej S11 droga DK11 stanie się drogą w szczególności do obsługi ruchu lokalnego. Ruch tranzytowy zostanie przeniesiony na drogę ekspresową. 2. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1052	Prośba o odrzucenie wariantu 1 - ankietowana sprzeciwia się poprowadzeniu drogi przez posesję. Na tym terenie znajduje się gospodarstwo oraz firmy dobrze prosperujące.	1. Ze względu na szerokość drogi ekspresowej S11, odwodnienie, pasy terenu do obsługi pasa drogowego, ogrodzenie, drogi obsługujące teren przyległy, nie ma możliwości odsunięcia drogi ekspresowej z nieruchomości 720/3, 717/7 i 716/1. Od strony wschodniej przesunięcie ogranicza istniejąca droga krajowa nr 11. 2. Przesunięcie drogi w wariantcie 1 na wschód spowoduje ingerencje w obszar Natura 2000 (obszar ptasi) znajdujący się po wschodniej stronie istniejącej DK11. Przesunięcie drogi na zachód spowoduje ingerencję w siedliska usytuowane na działkach 726, 728/2 i 728/4.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1053		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1054			
KŚ1057	Ankietowany wnioskuję o wyeliminowanie wariantu nr 1, którzy przebiega przy posesji ankietowanego. Co więcej, spowoduje katastrofalne skutki dla życia, zniszczy powód przeprowadzki z Poznania.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1058	Zdecydowany przeciw dla wariantu 1 z uwagi na działalność gospodarczą - Hotel dla Psów. Bliskość drogi ma ją uniemożliwić.	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1059		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1060	Ankietowany wnioskuję o wyeliminowanie wariantu nr 2 jako najbardziej szkodliwego dla Murzynowa Leśnego. Spowoduje katastrofalne obciążenie, zanieczyszczenie powietrza, paraliż komunikacyjny, degradację własności.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KŚ1061	Tylko wariant 1 jest najmniej szkodliwy dla środowiska gminy (maksymalnie zbliżony do istniejącej DK11, najmniej koliduje z zabudową). Łącznik S11 i DK15 jest najkrótszy i najmniej wpływa na podział gminy. Do rozważenia przesunięcie S11 na odcinkach ŚKP - Słupia Wielka i Węzeł Środa Północ - Marianowo Brodowskie bliżej DK 11 (wyprostowanie odcinka i zbliżenie węzła do miasta). Wariant 2 i 3 dzielą gminę na 3 sektory i zmniejszają jej atrakcyjność mieszkaniową (m.in. hałas) i inwestycyjną. Wariant 3 wchodzi w grę kiedy przesunie się go maksymalnie na południe miejscowości Sulęcina, Solca, Śmieciś.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
		4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 5. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korytarzy przedstawionych na etapie konsultacji społecznych.	
KŚ1062	Wariant 3 znacznie ingeruje w środowisko.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3.
KŚ1063		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1064	Ankietowany wnioskuję o wyeliminowanie wariantu nr 2 jako najbardziej szkodliwego dla Murzynowa Leśnego. Spowoduje katastroficzne obciążenie, zanieczyszczenie powietrza, paraliż komunikacyjny, degradację własności.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1065	Ankietowany wnosi o możliwie jak największe oddalenie przebiegu drogi od Krzykos w kierunku zachodnim. Wnioskuję również o jak najszybsze rozpoczęcie prac, skrócenie procesu inwestycyjnego oraz budowę ekranów na całej długości Krzykosów.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1066	Ankietowana wnosi o możliwie jak największe oddalenie przebiegu drogi od Krzykos w kierunku zachodnim. Wnioskuję również o jak najszybsze rozpoczęcie prac, skrócenie procesu inwestycyjnego oraz budowę ekranów na całej długości Krzykosów.	<p>2. 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.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
		3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1067	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1068	Ankietowany jest rolnikiem. Wariant 3 utrudni dojazd do pól, szkoły, kościoła, sklepu. Co więcej, zaburzy ekosystem.		Sprzeciw dla wariantu 3.
KŚ1069		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1070	Warianty 2 oraz 3 doprowadzą do zniszczenia walorów przyrodniczych.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1071	Ankietowana jest przeciwna wariantowi 3, ponieważ jest najbardziej oddalony od obecnej DKM. Najbardziej ucierpi środowisko - zostaną wycięte lasy. Budowana DK15 byłaby o wiele dłuższa niż w wariantie 2.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
		Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1072	Węzeł Środa Południe jest najbardziej oddalony od miasta Środa Wlkp. - dojazd będzie utrudniony.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. Droga powiatowa w ciągu, której byłby usytuowany węzeł drogowy ma klasę L (lokalna) 3. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1073	Wariant 3 najbardziej niszczy środowisko naturalne.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1074	Wariant 3 najbardziej niszczy środowisko naturalne.	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1075	Wariant 3 najbardziej niszczy środowisko naturalne.	Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. .	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1076	Wariant 3: znacznie utrudniony dojazd do pracy, na pola, zniszczenie gminnego rolnictwa, podzieli gospodarstwo.	Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1077	Wariant 3 przyczyni się do zniszczenia obszaru Natura 2000 oraz utrudni komunikację lokalną.	1. W żadnym z projektowanych wariantów trasa drogi ekspresowej S11 nie przechodzi przez tereny NATURA 2000. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1078	Degradacja przyrody, niszczenie gminnego rolnictwa.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1079	Wariant 3 utrudni dojazd na uczelnię, powstaną utrudnienia w ruchu, koszt dojazdu, wzrośnie hałas.	1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 2. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1080	Wariant 3 utrudni dojazd do pracy, utrudni komunikację, wzrosną koszty dojazdu, zniszczy okoliczną przyrodę.	1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren. 3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1081	Wariant 3 przyczyni się do większych kosztów dojazdu do pracy, utrudnień komunikacyjnych, degradacji środowiska - Natura 2000, siedlisko czarnego bociana.	1. W żadnym z projektowanych wariantów trasa drogi ekspresowej S11 nie przechodzi przez tereny NATURA 2000.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1082	Wariant 3 przyczyni się do większych kosztów dojazdu do pracy, utrudnień komunikacyjnych, degradacji środowiska - Natura 2000, siedlisko czarnego bociana.	2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 3.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. 4.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1083	Utrudnienia w dojeździe na pola.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1084		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1085	Budowa drogi utrudni gospodarowanie terenami rolnymi.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1086	Budowa drogi utrudni gospodarowanie terenami rolnymi.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1087	Budowa drogi utrudni gospodarowanie terenami rolnymi.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1088	Budowa drogi utrudni gospodarowanie terenami rolnymi.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1089	Budowa drogi utrudni gospodarowanie terenami rolnymi.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1090	Budowa drogi utrudni gospodarowanie terenami rolnymi.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1091	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1092	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3.
KŚ1093	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1094	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1095	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1096	Budowa drogi zrujnuje miejscowość.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1097	Wariant 3 doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia najpiękniejszej pod względem krajobrazu i natury części powiatu średzkiego, utrudni znacząco komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1098	Wariant 3 przebiega zbyt blisko zabudowań, zakłóca spokój.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1099	Opcja 1 jest najmniej inwazyjna.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1100	Opcja 1 najlepszy i najbardziej optymalny pod względem społeczno-środowiskowym. W przypadku wariantu 2 wniosek o bud. wiaduktu nad S11 w ciągu ul. Podgórnej w Sulęcinku (w przeciwnym razie kilkanaście gospodarstw położonych przy ul. Podgórnej i mieszkańcy Murzynowa Leśnego tracą dostęp do podstawowych usług zlokalizowanych w Sulęcinku). W przypadku wariantu 3 wniosek o przesunięcie łącznika z DK15 na zachód tak by przechodził przez odcinek wariantu W2 20+000 - 20+250 (lepsze połączenie Sulęcinka, mniejsza defragmentacja działek, która w obecnej propozycji uniemożliwia produkcję rolną)	1. Nie ma uzasadnienia dla budowy wiaduktu w ciągu ul. Podgórnej w Sulęcinku, gdyż możliwość przejazdu przez drogę ekspresową jest zapewniona poprzez wiadukt w ciągu drogi powiatową nr 3676P, który jest usytuowany w odległości ok. 0,9 km na północ od drogi gminnej. 2. Przesunięcie łącznika z drogą krajową nr 15 zgodnie z postulatem spowodowałoby kolizję z zabudową wsi Sulęcinek wzdłuż ul. Podgórnej, dlatego też zaproponowany wariant jest poprowadzony optymalnie.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1101	Opcja 1 najlepsza i najbardziej optymalna pod względem społeczno-środowiskowym. W przypadku wariantu 2 wniosek o bud. wiaduktu nad S11 w ciągu ul. Podgórnej w Sulęcinku (w przeciwnym razie kilkanaście gospodarstw położonych przy ul. Podgórnej i mieszkańcy Murzynowa Leśnego tracą dostęp do podstawowych usług zlokalizowanych w Sulęcinku. W przypadku wariantu 3 wniosek o przesunięcie łącznika z DK15 na zachód tak by przechodził przez odcinek wariantu W2 20+000 - 20+250 (lepsze połączenie Sulęcinka, mniejsza defragmentacja działek, która w obecnej propozycji uniemożliwia produkcję rolną)		Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1102		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1103			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.
KŚ1104			
KŚ1105			
KŚ1106			
KŚ1107			
KŚ1108			
KŚ1109			
KŚ1110			
KŚ1111			
KŚ1112			
KŚ1113			
KŚ1114			
KŚ1115			
KŚ1116			
KŚ1117			
KŚ1118		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1119			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1120			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1121			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1122			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1123			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1124			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KŚ1125			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1126			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1127			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1128			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1129			. Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1130			. Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1131			. Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1132			. Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1133	Hałas, ingerencja w strefę zamieszkania	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1134	Zanieczyszczenie powietrza, hałas		Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1135		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1136			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1137			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1138			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1139			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1140			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1141			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1142			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1143			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1144			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1145			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1146			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1147			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1148			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1149			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1150			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1151			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1152			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1153			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1154			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1155			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1156			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1157			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1158			Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1159			Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1160			Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1161			Sprzeciw dla wariantu 1.
KŚ1181	Warianty 2 i 3 są nie do przyjęcia ze względu na istniejącą infrastrukturę.	Wszystkie urządzenia, które będą kolidować z projektowaną trasą będą przebudowane lub odbudowane.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1180	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KŚ1162		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KŚ1163			
KŚ1164			
KŚ1165			
KŚ1166			
KŚ1167	Sugestie dot. oddalenia przebiegu drogi w kierunku zachodnim, skrócenia procesu inwestycyjnego do niezbędnego minimum, jak najwcześniejszego rozpoczęcia prac, budowy ekranów ochronnych na wysokości Krzykosów.	<p>1. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korytarzy przedstawionych na etapie konsultacji społecznych.</p> <p>2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
		społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1168	Sugestie dot. oddalenia przebiegu drogi w kierunku zachodnim, skrócenia procesu inwestycyjnego do niezbędnego minimum, jak najwcześniejszego rozpoczęcia prac, budowy ekranów ochronnych na wysokości Krzykosów. Dodatkowo: sugestie przymiarek do drogi powiatowej nr 3671P, co zapewni dojazd z Krzykosów.	1. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korytarzy przedstawionych na etapie konsultacji społecznych. 2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 5. W ramach budowy drogi ekspresowej przewiduje się skrzyżowanie w dwóch poziomach z drogą powiatową nr 3671P.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1169	Przeciw wariantowi 1: zbyt duża bliskość do domu ankietowanej, stąd wniosek o przeniesienie przebiegu drogi jak na załączniku poniżej, a także wniosek o wykup działki jako jedyne możliwe rozwiązanie - inaczej droga, jak i wiadukt ingerowałyby w dotychczasowy komfort życia.	1. Trasa drogi ekspresowej S11 przewidziana w wariantach 1 nie koliduje z istniejącą zabudową na działce nr 728/2. Natomiast droga obsługująca przyległy teren przecina południowo - wschodni narożnik powyższej działki. 2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KŚ1170	Przeciw wariantowi 1: zbyt duża bliskość do domu ankietowanego, stąd wniosek o przeniesienie przebiegu drogi jak na załączniku poniżej, a także wniosek o wykup działki jako jedyne możliwe rozwiązanie - inaczej droga, jak i wiadukt ingerowałyby w dotychczasowy komfort życia.	3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
KŚ1171	Przeciw wariantowi 1: zbyt duża bliskość do domu ankietowanej, stąd wniosek o przeniesienie przebiegu drogi jak na załączniku poniżej, a także wniosek o wykup działki jako jedyne możliwe rozwiązanie - inaczej droga, jak i wiadukt ingerowałyby w dotychczasowy komfort życia.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
		spółeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyzsze aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1172	Wariant 3 doprowadzi do przecięcia działki 13/1. Sugestia wybudowania przejazdu pod S-11 na drodze gminnej nr 17. Powodem niezadowolenia jest wydłużenie przejazdu do działek o kilka kilometrów.	1. W miejscu przecięć dróg gminnych i powiatowych zostaną zaprojektowane przejazdy nad drogą ekspresową w celu zapewnienia ciągłości istniejących dróg oraz komunikacji pomiędzy rozciętymi drogą S11 terenami. 2. Wzdłuż drogi S11 będą biegly obustronne drogi serwisowe obsługujące przyległy teren.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1173	Wariant 3 doprowadzi do zniszczenia najpiękniejszego krajobrazu i natury powiatu średzkiego. Co więcej, utrudni komunikację.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyzsze aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1174	Wariant 3 utrudni prace rolnicze, doprowadzi do zwiększenia hałasu, zmniejszy atrakcyjność obszaru Natura 2000, utrudni komunikację.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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 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.</p> <p>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. W żadnym z projektowanych wariantów trasa drogi ekspresowej S11 nie przechodzi przez tereny NATURA 2000.</p> <p>5. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1175	Wariant 3 znacząco utrudni lokalną komunikację oraz prace rolnicze, a także doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia krajobrazu powiatu średzkiego. Co więcej, łącznik DK-15 przecina gminę na najdłuższym odcinku.	<p>1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p> <p>2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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 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.</p> <p>3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
		4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1176	Wariant 3 przebiega zbyt blisko obszaru Natura 2000, znacznie utrudni lokalną komunikację oraz prace rolnicze.	1. W żadnym z projektowanych wariantów trasa drogi ekspresowej S11 nie przechodzi przez tereny NATURA 2000. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1177	Wariant 3 przebiega zbyt blisko obszaru Natura 2000, znacznie utrudni lokalną komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1178	Wariant 3 przebiega zbyt blisko obszaru Natura 2000, znacznie utrudni lokalną komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1179	Wariant 3 przebiega zbyt blisko obszaru Natura 2000, znacznie utrudni lokalną komunikację oraz prace rolnicze.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1182	Akceptowalny jest tylko wariant 1. Pozostałe warianty są negatywnie odbierane przez lokalną społeczność ze względu na szkodliwy wpływ na infrastrukturę oraz przyrodę.	1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1183	Akceptowalny jest tylko wariant 1. Pozostałe warianty są negatywnie odbierane przez lokalną społeczność ze względu na szkodliwy wpływ na infrastrukturę oraz przyrodę.		Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1184	Ankietowany nie wyraża zgody na realizację wariantów 2 i 1 na odcinku Kórnik-Ostrów Wlkp. Powodem jest ogromne utrudnienie dojazdu na pola. Prośba o realizację wariantu nr 3.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1185	Ankietowana nie wyraża zgody na realizację wariantów 2 i 1 na odcinku Kórnik-Ostrów Wlkp. Powodem jest ogromne utrudnienie dojazdu na pola. Prośba o realizację wariantu nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1186	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1187	Krzywdzące przecięcie działek przez S-11. Ankietowana planowała sprzedać gospodarstwo w przyszłości jako całość.	<p>1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p> <p>2. Zasadność wykupu zostanie poddana analizie na późniejszych etapach projektowych. Zamawiający zastrzega sobie wykup tylko takiej powierzchni działek jaka jest niezbędna do realizacji inwestycji. Niemniej jeżeli zdaniem właściciela nieruchomości dla której wystąpiła kolizja z inwestycją drogową, nie będzie można jej użytkować zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, to właściciel nieruchomości może wystąpić z wnioskiem do Inwestora (GDDKiA O/Poznań) o wykup tzw. resztówki. Rozpatrywanie takiego wniosku będzie prowadzone indywidualnie.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1188	Wniosek o odsunięcie drogi dojazdowej od istniejących zabudowań.	Projektowana droga dojazdowa nie będzie kolidowała z działką 277/1.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KŚ1189		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.
KŚ1190			
KŚ1191			
KŚ1192			
KŚ1193			
KŚ1194			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1195			
KŚ1196			
KŚ1197			
KŚ1198	Przeciwny wariantowi 1 z powodu bezpośredniego sąsiedztwa drogi S-11 z zabudowaniami ankietowanego. Przeciwny z tego samego powodu wariantowi 3 - łącznik drogi krajowej nr 15 z węzłem Miłosław przecinałyby dodatkowo pola uprawne, odcinając je od gospodarstwa rolnego i utrudniając uprawę. Wariant 2 jest najmniej uciążliwy.	<p>1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p> <p>2. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>4. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>5. 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.</p> <p>6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 3. Wybór wariantu 2.
KŚ1199		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1200	Projekty drogi są zbyt zbliżone do zabudowań.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wszystkich wariantów
KŚ1201	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1202	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	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 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.	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1203	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1204	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 2.
KŚ1205	Ankietowany zdecydowanie krytykuje projekt m.in. pod kątem komfortu, komunikacji.	3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wszystkich wariantów
KŚ1206		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1207		<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1208			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1209	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1210	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1211	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1212	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1213	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1214	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1215	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1216	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1217	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1218	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1219	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1220	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1221	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1222	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1223	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanej, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1224	Wariant 1 wpłynąłby na dyskomfort ankietowanego, ingerencję w dobrostan. Co więcej, wpłynie na hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradację własności, paraliż komunikacji lokalnej.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1225	Droga zaingeruje w spokój okolicy/obszaru.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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 częstotliwości 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1226	Droga zaingeruje w spokój okolicy/obszaru.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1227	Ankietowany zwraca uwagę na smog, negatywny wpływ na mieszkańców Sulęcinka.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1228	Droga spowoduje zniszczenie przyrody i okolicznych pól.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
		2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1229	Ankietowana zwraca uwagę na stratę dochodu oraz brak dojazdu do działki na terenie lasu.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1230	Warianty 2 oraz 3 zniszczą w ocenie ankietowanego krajobraz gminy.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1231	Warianty 2 oraz 3 naruszają przyrodę i zaingerują w obszar Natura 2000. Ankietowana uważa również, że węzeł między Przymiarkami a Sulęcinem jest niepotrzebny. Co więcej, warianty te zakładają zbytnią bliskość zabudowań.	1. W żadnym z projektowanych wariantów trasa drogi ekspresowej S11 nie przechodzi przez tereny NATURA 2000. 2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
		<p>3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>5. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korytarzy przedstawionych na etapie konsultacji społecznych.</p>	
KŚ1232	Warianty 2 oraz 3 podziela gminę i będą miały katastrofalne skutki na przyrodę. Poza tym, drogi te są wytyczone zbyt blisko szkół i przedszkoli, a węzeł Przymiarki jest zupełnie nie przydatny.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p> <p>5. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korytarzy przedstawionych na etapie konsultacji społecznych.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1233		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1234	Wariant 1 jest najbardziej szkodliwy w ocenie ankietowanej. Droga S-11 mocno ingeruje w życie mieszkańców i ich nieruchomości. "Mniejszym złem" jest wariant 3.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2. 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 częstotliwości 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
KŚ1235		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1236			
KŚ1237			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1238	Wariant 2 w oczach ankietowanego jest najgorszym rozwiązaniem dla obrębu Murzynowa Leśnego. Uważa także, że łącznik drogi nr 15 powinien odbywać się starą drogą.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKiA umożliwiają możliwość rozwoju miasta Środy Wlkp. i okolic.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1239	Budowa domu jednorodzinnego - Murzynowo Leśne ul. Poznańska 18C./ Wariant 3 wydaje się najmniej ingerujący w miejscowość.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1240	Budowa domu jednorodzinnego - Murzynowo Leśne ul. Poznańska 18C./ Wariant 3 wydaje się najmniej ingerujący w miejscowość.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1241	Ankietowany uważa, że droga nr 15 powinna pozostać w niezmienionej formie, bez koniecznościłączenia z S-11, tak jak w linii przecięcia w okolicy Wolicy Pustej.	Budowa łącznika drogi krajowej nr 15 z drogą ekspresową S11 jest konieczne ze względu na jak najkrótszą drogę jaką powinny pokonać pojazdy z DK 15 do S11. W przeciwnym wypadku pojazdy musiałyby korzystać z istniejących dróg lokalnych aby dojechać do S11, co wpłynęłoby na bezpieczeństwo ruchu na tych drogach.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1242	Ankietowany uważa, że droga nr 15 powinna pozostać w niezmienionej formie, bez koniecznościłączenia z S-11, tak jak w linii przecięcia w okolicy Wolicy Pustej.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1243	Wniosek o wyeliminowanie wariantu 1 z powodu ingerencji w środowisko naturalne, ostoję zwierzyny oraz siedlisko Bociana Czarnego. Dodany jest załącznik.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1244	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1245	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1246	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1247		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1248			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1249			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1250			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1251	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1252	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1253	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1254	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1255	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1256	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1257	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1258	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1259	Korytarz przebiegałby przez działkę, na której rozpoczęła się budowa domu jednorodzinnego. Nowa sytuacja sparaliżowałaby życie rodziny ankietowanej, która wolałaby wykup budowy niż blisko usytuowaną drogę.	Zasadność wykupu zostanie poddana analizie na późniejszych etapach projektowych. Zamawiający zastrzega sobie wykup tylko takiej powierzchni działek jaka jest niezbędna do realizacji inwestycji. Niemniej jeżeli zdaniem właściciela nieruchomości dla której wystąpiła kolizja z inwestycją drogową, nie będzie można jej użytkować zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, to właściciel nieruchomości może wystąpić z wnioskiem do Inwestora (GDDKiA O/Poznań) o wykup tzw. resztówki. Rozpatrywanie takiego wniosku będzie prowadzone indywidualnie.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1260	Korytarz przebiegałby przez działkę, na której rozpoczęła się budowa domu jednorodzinnego. Nowa sytuacja sparaliżowałaby życie rodziny ankietowanej, która wolałaby wykup budowy niż blisko usytuowaną drogę.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1261	Wariant 1 nie dzieli gminy na pół. Natomiast na trasie wariantu 2 znajduje się siedlisko Bociana Czarne, który jest niezwykle rzadkim ptakiem.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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 potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1262	Opcja 1 jest lepsza i tańsza.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1263	Wariant 3 jest zbyt blisko zabudowy oraz dzieli gminę.	1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 2. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korytarzy przedstawionych na etapie konsultacji społecznych.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1264	Wariant 3 jest niekorzystny - podział gminy, wycinka drzew.	1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeS) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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 potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
		spółeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1265	Ankietowana jest przeciwna budowie drogi ekspresowej na odcinku Kórnik-Ostów Wlkp.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1266	Warianty 2 oraz 3 przetną Sulęcinek wzdłuż i wszerz.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1267		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1268			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1269	Projekt odpowiada ankietowanemu ze względu na oddalenie od jego domu.		Wybór wariantu 1.
KŚ1270	Warianty 2 i 3 zaingerowałyby w rzadkie ostoje ptaków, torfowiska, obszar Natura 2000.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1271		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1272	Warianty 2 i 3 zaingerowałyby w rzadkie ostoje ptaków, torfowiska, obszar Natura 2000. Te warianty byłyby spustoszeniem środowiska.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1273		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1274	Wariant 2 przebiega przez tereny podmokłe. Co więcej, stanowi przeszkodę do gruntów rolnych.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1 i 3.
KŚ1275	Przebieg drogi zakłóci pracę gospodarstwa ankietowanego tworząc przeszkodę dojazdu do pozostałych gruntów rolnych znajdujących się po drugiej stronie drogi.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1 i 3.
KŚ1276	Wariant 3 dzieli działki na dwie części, znacznie utrudnia dojazd. Planowany wiadukt Solec-Sulęcinek uniemożliwi bezpieczny dojazd dzieci do szkoły.		Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1277	Wariant 1 jest najbardziej korzystny dla mieszkańców i przyrody.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1278		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1279		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
KŚ1280			Wybór wariantu 1.
KŚ1281			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1282			
KŚ1283			
KŚ1284			
KŚ1285			
KŚ1286			
KŚ1287			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1288	Ankietowany nie zgadza się na budowę drogi w sąsiedztwie jego działki.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	
KŚ1289	Brak informacji odnośnie tego projektu podczas wydawania zgody na budowę.	Wydanie zgody na budowę będzie ostatnim etapem przygotowania inwestycji. Na obecnym etapie STES zostanie wybrany jeden wariant do uszczegółowienia w ramach koncepcji programowej. Następnym etapem będzie wyłonienie Wykonawcy w ramach procedury zaprojektuj i zbuduj i realizacja inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1290	Wariant 2 i 3 jest żartem z ludzi, którzy się tam teraz budują.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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,</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GINA KRZYKOSY</b>			
		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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
KŚ1291	S-11 przebiegałaby bardzo blisko domu ankietowanego.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Nie ma możliwości odsunięcia drogi ekspresowej S11 jeszcze dalej, od działki nr 73/18 przy ul. Leśnej 16 w miejscowości Przymiarki, gdyż spowoduje to ingerencję w zabudowania po drugiej stronie drogi ekspresowej S11 na działce nr 510/1. Droga S11 jest usytuowana w równej odległości od sąsiadujących zabudowań, po obu jej stronach.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1292	Wariant 1 najmniej inwazyjny.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
KŚ1293	Wariant 3 jest najmniej korzystny ze względu na najdłuższy odcinek drogi z połączeniem istniejącej drogi nr 15. Co więcej, narusza ostoję zwierząt.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1294	Wariant 3 jest najmniej korzystny ze względu na najdłuższy odcinek drogi z połączeniem istniejącej drogi nr 15. Co więcej, narusza ostoję zwierząt.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1295	Warianty 2 i 3 całkowicie zmieniają charakter miejscowości. Utrudniony będzie dojazd do pracy, szkoły. Co więcej, straci rolnictwo, komunikacja do działek.	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1296		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1297			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1298			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1299			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1300			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1301			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1302			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ1303			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1304	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1305	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1306	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1307	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1308	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1309	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1310	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1311	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1312	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1313	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1314	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1315	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1316	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1317	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1318	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
KŚ1319	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1320	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1321	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1322	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1323	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1324		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
KŚ1325	Destrukcyjna ingerencja i katastrofalne obciążenie dla dobrostanu, zabudowy, mieszkańców wskutek budowy S-11. Co więcej, hałas, paraliż komunikacji lokalnej, rozpad więzi społecznych.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA KRZYKOSY			
KŚ1327	Wariant 2 przebiega bardzo blisko zabudowań. Ponadto, znaczna część wariantu 2 to tereny zalewowe. W miejscowości Bogusławki funkcjonuje ekologiczna ferma drobiu - zdjęcie w załączniku, na rzecz której trzeba doliczyć odszkodowanie za likwidację.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Zgodnie z procedurą ZRID wartość nieruchomości przejętych pod drogę publiczną zostanie oszacowana przez Rzeczoznawcę majątkowego i na tej podstawie zostaną zapłacone odszkodowania.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
KŚ1328	W przypadku wyboru wariantu 3 ankietowana wnioskuję o przesunięcie węzła zjazdowego "Sulęcinek" o ok. pół kilometra poza teren zabudowany drogi Przemiarki-Sulęcinek, a także łącznik z drogą nr 15 tak, aby omijał Bogusławki. Propozycje korekt na załączonej do Ankiety mapie.	<p>Na trasie drogi ekspresowej S11 nie ma węzła "Sulęcinek" jest natomiast węzeł "Miłosław". Węzeł i łącznik z drogą krajową nr 15 jest usytuowany optymalnie. Przesunięcie węzła na północ spowoduje wejście w zabudowania Sulęcinka, a przesunięcie na południe spowoduje wejście w kompleks leśny i w zabudowania w Bogusławkach.</p> <p>W związku z powyższym nie ma możliwości zmiany lokalizacji węzła "Miłosław".</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
KŚ_PET01	Mandanci kancelarii zamieszkują dworek w m. Małoszki 2, gdzie prowadzą profesjonalne i uznane studio nagrań muzycznych oraz zamierzają rozwijać działalność agroturystyczną i hippiczną. Do powyższych celów niezbędna jest cisza i naturalny charakter krajobrazu, co zaburzy budowa S11 w wariantach 2 i 3. Ponadto Petenci wydzielili ze swoich gruntów działki bud., które poważnie tracą na wartości z uwagi na proponowany przebieg drogi, jej negatywne oddziaływanie i odcięcie od st. kolej. w Solcu. Zgoda na przebieg S11 tylko pod warunkiem wykupu wszystkich nieruchomości znajdujących się w rękach Małżeństwa Nowaków.	<p>1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA KRZYKOSY</b>			
		społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Zgodnie z procedurą ZRID, wartość nieruchomości przejętych pod drogę publiczną zostanie oszacowana przez Rzecznawcę majątkowego i na tej podstawie zostaną zapłacone odszkodowania. 5. Zasadność wykupu zostanie poddana analizie na późniejszych etapach projektowych. Zamawiający zastrzega sobie wykup tylko takiej powierzchni działek jaka jest niezbędna do realizacji inwestycji. Niemniej jeżeli zdaniem właściciela nieruchomości dla której wystąpiła kolizja z inwestycją drogową, nie będzie można jej użytkować zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, to właściciel nieruchomości może wystąpić z wnioskiem do Inwestora (GDDKiA O/Poznań) o wykup tzw. resztówki. Rozpatrywanie takiego wniosku będzie prowadzone indywidualnie. 6. Budynki będące własnością Państwa Piotra i Karoliny Nowak są usytuowane w następującej odległości: - ok. 220m od osi drogi S11, ok. 205m od krawędzi drogi S11 - dla wariantu 2 - ok. 365m od osi drogi S11, ok. 350m od krawędzi drogi S11 - dla wariantu 3 7. Pod budowę drogi ekspresowej S11 wraz z drogami obsługującymi teren przyległy przewiduje się zajęcie poniższej powierzchni terenu: - dz. nr 6/4 = ok. 11,0ha, dz. nr 6/5 = ok. 10,7ha, działki 6/7, 6/9, 15/2, 15/3 i 15/4 - nie są przewidziane do wykupu - wariant 2 - dz. nr 6/5 = ok. 0,07ha, dz. nr ok. 15/4 = 0,03ha, działki 6/4, 6/7, 6/9, 15/2 i 15/3 - nie są przewidziane do wykupu - wariant 3	
KŚ_PET02	Firma zatrudnia ok. 130 osób i prowadzi działalność produkcyjną oraz handlową (sklep wielkopowierzchniowy). Budowa S11 w wariacie 1. wraz z bud. węzła w pobliżu Miąskowa spowodowałoby wsparcie działalności przedsiębiorstwa.	Projektowany łącznik od drogi ekspresowej S11 do istniejącej drogi krajowej nr 15 będzie przebiegał w odległości od 800-1000m od przedsiębiorstwa Hand-Mięs Polowczyk. Więc niezasadna jest obawa, że budowa łącznika w jakikolwiek sposób wpłynie na działalność firmy.	Wybór wariantu 1.

2.3 GMINA NOWE MIASTO NAD WARTĄ

Tabela 3 Zestawienie wniosków i postulatów wraz z ich analizą i rozpatrzeniem – Gmina Nowe Miasto nad Wartą

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA NOWE MIASTO NAD PILICĄ</b>			
NM1001	1. W wariacie 1 założyć-zaproponować przejścia dla zwierzyny leśnej. Przejścia dla zwierząt na dz. 337	Lokalizacja przejść dla zwierząt będzie wynikała z analizy środowiskowej korytarzy ekologicznych.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1002		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
NM1003		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1. Wybór wariantu 2 i 3.
NM1004	Jestem za wariantem 1. Ponieważ przebiega najdalej od zabudowań miejscowości Komorze.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1005	Jestem za wariantem 1. Ponieważ przebiega najdalej od zabudowań miejscowości Komorze.		Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1006			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA NOWE MIASTO NAD PILICĄ			
NM1007	Działka położona jest najbliżej wariantu2,3 a ruch drogowy oczywiście się wzmaga a nie maleje. Hałas całą dobę a widok na ekrany akustyczne nie należy do najpiękniejszych. Strona północna- ekran, strona wschodnia również ekran zamiast zieleni i lasów. Utrata wartości posesji-- chcący mieszkać na wsi szukają ciszy i spokoju a nie drogi szybkiego ruchu w pobliżu.	1. W ramach opracowania zostanie opracowana analiza akustyczna na podstawie, której zostanie ustalona lokalizacja ekranów akustycznych, co spowoduje obniżenie uciążliwości hałasu generowanego przez drogę ekspresową.	Wybór wariantu 1.
NM1008		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1009			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1010			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1011			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1012			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1013			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1014			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1015	Moim zdaniem warianty 2 i 3 przebiegają zbyt blisko mojej wsi. Wariant nr 1 jest najlepszą opcją ponieważ skróci dystans i czas trasy do Poznania.		Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1016			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1017	Mniejszy hałas dla mieszkańców. Mniejszy ruch w pobliżu wsi. Swobodne poruszanie się mieszkańców rowerami, traktorami, samochodami.	1. W miejscu przecięć dróg gminnych i powiatowych zostaną zaprojektowane przejazdy nad drogą ekspresową w celu zapewnienia ciągłości istniejących dróg oraz komunikacji pomiędzy rozciętymi drogą S11 terenami. 2. W ramach opracowania zostanie opracowana analiza akustyczna na podstawie, której zostanie ustalona lokalizacja ekranów akustycznych, co spowoduje obniżenie uciążliwości hałasu generowanego przez drogę ekspresową.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1018	Nie chce aby droga ekspresowa S11 przebiegała blisko budynków mieszkalnych.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1019		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1020			Wybór wariantu 1.
NM1021			Wybór wariantu 1.
NM1022	Nie chcę aby droga ekspresowa S11 przechodziła blisko budynków mieszkalnych z powodu hałasu.		Wybór wariantu 1.
NM1023	Wariant 3 drogi ekspresowej S11 przebiega według terenów najmniej zamieszkanym i tym samym wysiedla najmniej ludzi.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
NM1024			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
NM1025			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
NM1026			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
NM1027	Odsunięcie drogi ekspresowej jak najdalej od zabudowy. Przebieg tego wariantu drogi z pewnością wiąże się z mniejszą ilością wysiedleń.	1. Ukształtowanie drogi S11 musi spełniać wymogi warunków technicznych oraz być najmniej uciążliwa dla przyległego terenu. Wszystkie warianty są poprowadzone optymalnie. Ostateczny przebieg będzie zatwierdzony przez decyzję środowiskową. 2. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA NOWE MIASTO NAD PILICĄ			
NM1028		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
NM1029		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
NM1030			Wybór wariantu 1.
NM1031			Wybór wariantu 1.
NM1032			Wybór wariantu 1.
NM1033	<p>Dla wariantu 1 - sprzeciw!. Odcięcie od Nowego Miasta nad Wartą spowoduje liczne uciążliwości: wydłużenie drogi dojazdowej do Nowego Miasta z 0,5 km do ok. 5 km, uciążliwość (hałas, drgania), utrudniony dostęp do szkoły, sklepu, urzędu, lekarza, utrata wartości nieruchomości ze względu na bliskość drogi i zmianę walorów środowiskowych (obecnie nieruchomość otoczona lasem).</p> <p>Wystosowano odrębne pismo do GDDKiA.</p> <p>Dla wariantu 2 i 3: Proszę o zapewnienie, że podczas realizacji inwestycji wykonawca nie będzie korzystał z drogi wewnętrznej LP położonej przy wskazanej nieruchomości. Droga jest utrzymywana przez nas w ramach wydzielonej służebności od LP. Gmina NM nie odpowiada za utrzymanie tej drogi, a korzystanie z niej przez ciężki sprzęt może spowodować jej uszkodzenie lub zniszczenie.</p>	<p>1. Wykonawca podczas realizacji robót budowlanych korzysta z dróg publicznych podpisując umowę z ich zarządcą. Drogi wewnętrzne są własnością prywatną i Wykonawca musi mieć ich zgodę na korzystanie z drogi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 1.</p> <p>Wybór wariantów 2 i 3.</p>
NM1034	<p>Dla wariantu 1 - sprzeciw!. Odcięcie od Nowego Miasta nad Wartą spowoduje liczne uciążliwości: wydłużenie drogi dojazdowej do Nowego Miasta z 0,5 km do ok. 5 km, uciążliwość: hałas, drgania, spaliny (droga 50km od posesji), utrudniony dostęp do szkoły, sklepu, urzędu, lekarza, utrata wartości nieruchomości ze względu na bliskość drogi i zmianę walorów środowiskowych (obecnie nieruchomość otoczona lasem). Wystosowano odrębne pismo do GDDKiA.</p> <p>Dla wariantu 2 i 3: Proszę o zapewnienie, że podczas realizacji inwestycji wykonawca nie będzie korzystał z drogi wewnętrznej LP położonej przy wskazanej posesji. Droga jest utrzymywana przez nas w ramach wykupionej służebności od LP. Gmina NM nie odpowiada za jej utrzymanie, a sprzęt budowlany doprowadzi do jej zniszczenia.</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 1.</p> <p>Wybór wariantów 2 i 3.</p>
NM1035	<p>Wariant nr 1 jest wariantem najbardziej oddalonym od jednorodzinnych budynków mieszkalnych.</p> <p>Wariant 2, 3 są najbardziej zbliżonymi do zabudowy jednorodzinnej, co powoduje znaczne natężenie hałasem, bezpośrednia bliskość drogi ekspresowej przy nowych działkach, które dopiero powstają.</p> <p>Wariant 2 i 3 jest nie do zaakceptowania, a jedną z przyczyn braku akceptacji jest bardzo duża utrata wartości działek i zabudowań. Najlepszym rozwiązaniem byłoby powstanie wariantu nr 4, który ominąłby gminę Nowe Miasto stroną zachodnią. Samo Nowe Miasto nad Wartą pomiędzy N. Miastem a Wolicą Kozią.</p>	<p>1. W ramach opracowania zostanie opracowana analiza akustyczna na podstawie, której zostanie ustalona lokalizacja ekranów akustycznych, co spowoduje obniżenie uciążliwości hałasu generowanego przez drogę ekspresową.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantów 2 i 3.</p> <p>Wybór wariantu 1.</p>
NM1036		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1037	Ankietowana wnosi o szerokie wiadukty i przejazdy.	<p>1. Przewidziano dwa miejsca, gdzie będzie możliwe przekroczenie bezkolizyjne drogi ekspresowej:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- na węźle z drogą wojewódzką nr 436, o szerokości każdego pasa ruchu 3,5m,</li><li>- na przejeździe dwupoziomowym w ciągu drogi powiatowej nr 3742, o szerokości każdego pasa ruchu 3,0m.</li></ul> <p>Powyższe parametry obu dróg są zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz dla pojazdów, które się po nich poruszają.</p> <p>Jeżeli sprzęt rolniczy jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych to powinien bez problemu minąć się na wiadukcie w ciągu obu powyższych dróg.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantów 2 i 3.</p> <p>Wybór wariantu 1.</p>
NM1038		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1039		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA NOWE MIASTO NAD PILICĄ			
NM1040			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1041	Ankietowana wnosi o szerokie wiadukty i przejazdy.	1. Przewidziano dwa miejsca, gdzie będzie możliwe przekroczenie bezkolizyjne drogi ekspresowej: - na węźle z drogą wojewódzką nr 436, o szerokości każdego pasa ruchu 3,5m, - na przejeździe dwupoziomowym w ciągu drogi powiatowej nr 3742, o szerokości każdego pasa ruchu 3,0m.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1042	Ankietowany wnosi o szerokie wiadukty i przejazdy.	Powyższe parametry obu dróg są zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz dla pojazdów, które się po nich poruszają. Jeżeli sprzęt rolniczy jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych to powinien bez problemu minąć się na wiadukcie w ciągu obu powyższych dróg.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1043		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1044			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1045			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1046			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1047			Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1048	Ankietowany wnosi o szerokie wiadukty i przejazdy.	Przewidziano dwa miejsca, gdzie będzie możliwe przekroczenie bezkolizyjne drogi ekspresowej: - na węźle z drogą wojewódzką nr 436, o szerokości każdego pasa ruchu 3,5m, - na przejeździe dwupoziomowym w ciągu drogi powiatowej nr 3742, o szerokości każdego pasa ruchu 3,0m. Powyższe parametry obu dróg są zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz dla pojazdów, które się po nich poruszają. Jeżeli sprzęt rolniczy jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych to powinien bez problemu minąć się na wiadukcie w ciągu obu powyższych dróg.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1049		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
NM1050	Nie jestem za wariantem 3 ze względu na odległość w jakiej ten wariant przebiega od zabudowań w miejscowości Komorze oraz ze względu na niosący się za tym zanieczyszczenie i hałas.	1. W ramach opracowania zostanie opracowana analiza akustyczna na podstawie, której zostanie ustalona lokalizacja ekranów akustycznych, co spowoduje obniżenie uciążliwości hałasu generowanego przez drogę ekspresową.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantów 2 i 3.
NM1051	Nie mam zdania, mapka zbyt mała.	Na etapie STES materiały projektowe będą bardziej szczegółowe.	Brak postulatu.
NM1052	Wariant nr 1 jest za blisko miejscowości Nowe Miasto nad Wartą, przechodziłby przez lasy bezpośrednio przy miejscowości. Wycięto by [nieczytelne] drzew tej naturalnej bariery ochronnej. Przez co wiatry wiejące najczęściej z zachodu czyli od strony budowy drogi S11 potęgowałyby hałas i zanieczyszczenia dla całej miejscowości położonej w dolinie Warty.	1. W ramach opracowania zostanie opracowana analiza akustyczna na podstawie, której zostanie ustalona lokalizacja ekranów akustycznych, co spowoduje obniżenie uciążliwości hałasu generowanego przez drogę ekspresową.	Sprzeciw dla wariantów 1. Wybór wariantu 2 i 3.
NM1053	Wariant 2 i 3 jest dalej od miejscowości Nowe Miasto nad Wartą przez co las dzielący drogę S11 i Nowe Miasto będzie naturalnym bariera ochronną hałasu i zanieczyszczeń.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1. Wybór wariantu 2 i 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA NOWE MIASTO NAD PILICĄ			
NM1054	Wariant 1 najmniej będzie uciążliwy dla naszej miejscowości i prosimy o uwzględnienie przy budowie drogi S11 szerszych wiaduktów, ponieważ sprzęty rolnicze są coraz większe i nie mieszczą się na pasie jezdni między barierkami.	1. Przewidziano dwa miejsca, gdzie będzie możliwe przekroczenie bezkolizyjne drogi ekspresowej: - na węźle z drogą wojewódzką nr 436, o szerokości każdego pasa ruchu 3,5m, - na przejeździe dwupoziomowym w ciągu drogi powiatowej nr 3742, o szerokości każdego pasa ruchu 3,0m. Powyższe parametry obu dróg są zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz dla pojazdów, które się po nich poruszają. Jeżeli sprzęt rolniczy jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych to powinien bez problemu minąć się na wiadukcie w ciągu obu powyższych dróg.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1055	Wariant 1 jest dla naszej miejscowości najmniej uciążliwy i prosimy o większą szerokość pasa jezdni na wiaduktach, gdyż sprzęty rolnicze nie mogą się minąć ze względu na gabaryty na wiaduktach wybudowanych w Wolicy Pustej itp.	1. Przewidziano dwa miejsca, gdzie będzie możliwe przekroczenie bezkolizyjne drogi ekspresowej: - na węźle z drogą wojewódzką nr 436, o szerokości każdego pasa ruchu 3,5m, - na przejeździe dwupoziomowym w ciągu drogi powiatowej nr 3742, o szerokości każdego pasa ruchu 3,0m. Powyższe parametry obu dróg są zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz dla pojazdów, które się po nich poruszają. Jeżeli sprzęt rolniczy jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych to powinien bez problemu minąć się na wiadukcie w ciągu obu powyższych dróg.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1056	Wariant 1 w najmniejszym stopniu ingeruje w dotychczasowe życie mieszkańców - trasa najbardziej odsunięta od domostw; biegnie przez pola i lasy, co powoduje dodatkowe zmniejszenie poziomu hałasu oraz zanieczyszczenia środowiska - bariery naturalne.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
NM1057	Uważam, że nowa droga ekspresowa S11 w mojej okolicy powinna znajdować się jak najbliżej dotychczasowej drogi S11 i jak najdalej od mojego miejsca zamieszkania, gdyż cenię sobie spokój i ciszę. Jeżeli w dalszym ciągu tak szybko będziemy budować szerokie autostrady, to niedługo zabraknie ziemi na uprawę zboża, a tym samym chleba dla pokoleń.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1058		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
NM1059	Wariant nr 1 będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców wsi Komorze. Jest optymalnym rozwiązaniem dla mieszkańców pozostałych miejscowości.		Wybór wariantu 1.
NM1060	Wariant nr 1 będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców Komorza oraz okolicznych miejscowości.		Wybór wariantu 1.
NM1061		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1062	Wariant 1 przebiegu drogi ekspresowej S11 będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców miejscowości Komorza zarówno na etapie realizacji inwestycji jak i późniejszym etapie eksploatacji drogi.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1063		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków	Sprzeciw dla wariantów 2 i 3. Wybór wariantu 1.
NM1064	Chciałbym, aby cała długość obwodnicy/drogi ekspresowej została obsadzona różami oraz bzami.	1. Zieleń wzdłuż drogi ekspresowej S11 zostanie obsadzona drzewami oraz krzewami zgodnymi z "Wytycznymi zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej na potrzeby GDDKiA. Droga powinna być obsadzona roślinnością zgodną z wytycznymi GDDKiA, która nie wabi owadów i ptaków, ze względu na zagrożenie zderzenia.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
NM1065		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA NOWE MIASTO NAD PILICĄ			
NM1066	Chciałbym, żeby całą drogę ekspresową została obsadzić różami (także dzikimi), bzami, śliwą [nieczytelne].	1. Zieleń wzdłuż drogi ekspresowej S11 zostanie obsadzona drzewami oraz krzewami zgodnymi z "Wytycznymi zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej na potrzeby GDDKiA. Droga powinna być obsadzona roślinnością zgodną z wytycznymi GDDKiA, która nie wabi owadów i ptaków, ze względu na zagrożenie zderzenia.	Wybór wariantu 3.
NM1067		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
NM1068			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
NM1069			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
NM1070			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
NM1071			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
NM1072		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1.
NM1073		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

2.4 GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA

Tabela 4 Zestawienie wniosków i postulatów wraz z ich analizą i rozpatrzeniem – Gmina Środa Wielkopolska

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Św1	Zwracam się z prośbą o realizację wariantu nr. 3 drogi krajowej S11 na docinku Kórnik-Ostrów Wlkp. Nie wyrażam zgody na przebieg drogi krajowej S-11 przez moją działkę 128/1 w Chwałkowie, gm. Środa Wlkp. Wariant 1 i 2 budowy drogi S-11 oraz przebudowa drogi powiatowej nr. 367 spowoduje całkowite zrujnowanie mojego gospodarstwa w związku z niemożliwością dalszego rozwoju rozbudowy. Gospodarstwo jest moim jedynym źródłem utrzymania. Ponadto ze względów agrotechnicznych spowoduje to ogromne utrudnienia i wręcz uniemożliwi uprawę reszty areалу na działce. Posiadam ogromne zobowiązanie bankowe zaciągnięte na rozwój gospodarstwa. Jeśli dojdzie do realizacji wariantu 1 lub 2 drogi krajowej S-11 i przebudowy drogi powiatowej nr. 367, nie dosyć że nie będę mógł rozwijać gospodarstwa to na dodatek zostaną pozbawiony części areálu. Cała sytuacja przyczynia się do upadłości mojego gospodarstwa i utraty płynności finansowej. Cała działka na której znajduje się gospodarstwo jak i same zabudowania bardzo tracą na wartości. Kolejnym argumentem przeważającym za odrzuceniem wariantu 1 i 2 budowy drogi krajowej S-11 jest zbyt duża bliskość położenia wspomnianej drogi od budynków [...] co związane jest ze zbyt wysokim poziomem hałasu, który jest szkodliwy dla zdrowia mojego i całej mojej rodziny. Więc proszę o realizację wariantu nr 3.	1. Trasa S11 będzie przechodziła po południowym fragmencie działki 128/1 i spowoduje odcięcie obszaru o powierzchni ok. 1,5 ha. Nad linią kolejową LK 272 zostanie zaprojektowany wiadukt w ciągu drogi ekspresowej pod którym zostanie rozważone zlokalizowanie przejazdu gospodarczego lub przełożenie drogi powiatowej wzdłuż linii kolejowej. 2. Przeważająca część działki 128/1 pozostanie po północnej stronie S11 (pow. ok. 10ha).	Wybór wariantu 3.
Św2	Wariant nr 3 jest najmniej dotkliwy w skutkach położeniem w granicach działki.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Św3			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1001	Droga ekspresowa przecina moje pola [...] utrudnia mi uprawę. Dojazd do pól będzie utrudniony, wzmożony ruch uniemożliwi mi dojazd na pola. Uniemożliwione będzie także odprowadzenie wody z pól do rowu melioracyjnego. Proszę o projektowanie które będzie mniej ingerujące w rozłóg działki, [...] oraz o umożliwienie mi zjazdu na pola przy [...] Środa co nie zostało ujęte w projekcie.	1. Biuro Projektowe przeanalizowało możliwość przesunięcia S11: - wariant 1 - nie ma możliwości przesunięcia, gdyż konieczna byłaby rozbiórka istn. gospodarstwa - wariant 2 - nie ma możliwości przesunięcia, gdyż konieczna byłaby rozbiórka istn. gospodarstwa - wariant 3 - nie koliduje 2. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych. Zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych dróg gminnych a niektóre drogi gminne zachowają ciągłość za pośrednictwem jezdni dodatkowych. Najbliższy przejazd nad drogą ekspresową S11 jest zapewniony poprzez drogę wojewódzką nr 432	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1003		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1004			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1005			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1006			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1007			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1008			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1009			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1010			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1011			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1012			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1013			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1014			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1015	Planowany projekt budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik- Środa Wlkp. Spowoduje całkowite odcięcie dostępu z siedziby gospodarstwa w Trzebisławkach 5 do dwóch działek 9 i 11 do których dojazdem obecnie jest droga 10 zwana "wygonem" od drogi katowickiej do wsi Biernatki. Projektowana droga S11 odcina dostęp do moich działek 9 i 11 obręb 0029 stanowiących 40% obszaru mojego gospodarstwa w Trzebisławkach. Ocięcie dostępu do tych działek zmniejsza rangę i wartość mojego gospodarstwa, które nie pochodzi z nadania reformy rolnej z 1944 roku ale jest dziedziczną własnością wielu pokoleń mojej rodziny. Biorąc pod uwagę konstytucyjne prawo do własnej ziemi i nie pogorszenia warunków bytowania ludzi- składam sprzeciw wobec I wariantu budowy S11 z powodu braku dojazdu do obszarów będących moją własnością gruntową stanowiącą integralną część całego gospodarstwa. Nieodzownym warunkiem jest budowa dojazdu(wiaduktu)do moich gruntów. Objazd przez Kórnik byłby absolutnie (...) przy wydłużeniu drogi z obecnie 1km do nawet ponad 20 km- co przy dojeździe większego sprzętu (kombajny)-dyskryminuje [?] takie rozwiązanie do obecnej wersji budowy drogi S11 bez dojazdu do 40%moich gruntów. Składam sprzeciw i nie wyrażam zgody na odcięcie tych pól od mojego gospodarstwa. Oprotestowuję wariant 1.	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantów 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1016	Proponowany przebieg trasy S11 bardzo utrudni lub uniemożliwi mi dojazd do moich działek rolnych. Wnioskuje aby uwzględnić wiadukt lub przejazd gospodarczy na drodze gminnej Trzebiśławki-Biernatki		Brak stanowiska
Ś1017		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1018			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1019			Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1020	Zwracam się z prośbą o wybór wariantu nr 3 projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11 Prośbę swoją argumentuje tym że wariant nr 3 w większości będzie przebiegał przez pola i lasy. Wariant nr 3 będzie przebiegał z dala od obszaru chronionego krajobrazu "Bagna Średzkie" Dodatkowo proszę o uwzględnienie w planach dodatkowego zjazdu w pobliżu Środy Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3
Ś1021	Wariant nr 1 i nr 2 są zbyt blisko zabudowań. Wariant nr 3 przebiega przez najwięcej terenów niezabudowanych poza tym mogły przebiegać na wielu odcinkach przecinając się z linia wysokiego napięcia.. Wariant nr 3 najlepszy ale musi być dodatkowy węzeł ponieważ przy tak dużym mieście jak Środa Wlkp. nie wyobrażam sobie płynności zjazdów przy obecnym planie na projekcie. Środa to bardzo ruchliwe miasto.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. Droga powiatowa w ciągu, której byłby usytuowany węzeł drogowy ma klasę L (lokalna)	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1022	Wnioskuje o dodatkowe (poza planowanymi) zjazdy (węzeł) z drogi ekspresowej S11 w miejscowości Środa Wielkopolska		Sprzeciw dla wariantu 1 i 3. Wybór wariantu 2.
Ś1023	Wnoszę o budowę dodatkowego wjazdu/zjazdów w kierunku Środy Wielkopolskiej		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1024	Wnoszę o budowę dodatkowego wjazdu/zjazdów w kierunku Środy Wielkopolskiej		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1025	Wybór wariantu 3 wpłynie najkorzystniej na mieszkańców gminy Środa wielkopolska. Wariant 3 wyklucza wszystkie wyburzenia, co znacznie wpłynie w pozytywnym stopniu na [...] mieszkańców. Wariant 2i 1 przebiegają blisko nowego osiedla na którym aktualnie mieszka około 120 rodzin, które znalazły tu poszukiwany spokój. Budowa drogi wg wariantu 2 i 1 sprawia, że przedmieścia Środy tracą swoją atrakcyjność jako potencjalne miejsca zamieszkania dla osób, które mogłyby zasilić sobą potencjał ludzki dla Środy. Tym samym spadnie atrakcyjność regionu dla firm, które mogłyby wzbogacić strefę ekonomiczną.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1026	Budowa tylko jednego zjazdu do dużego, rozwijającego się miasta, jakim jest Środa Wlkp. ograniczy rozwój ekonomiczny miasta oraz regionu. Przy DW432, w m. Kijewo zlokalizowana jest strefa inwestycyjna dla m. Środa i skoncentrowanie ruchu pojazdów ciężarowych wraz z osobowymi zakorkuje wjazd od strony DW432 do Środy jeszcze bardziej niż dotychczas. Wariant 1 i 2 w m. Brodowo przebiega blisko nowego osiedla ponad 100 domów. Bliskość trasy obniży komfort życia, ograniczy rozwój Brodowa. Popieramy wariant 3 oraz budowę 2 węzłów dla m. Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1027	Uważam że wariant nr 3 jest jedynym słusznym wyborem. Pod uwagę brany jest komfort mieszkańców aspekt przyrodniczy. Wariant nr 1 i nr 2 doprowadzi do wzrostu poziomu hałasu co pogorszy komfort życia mieszkańców Brodowa i okolic, jedynie wariant nr 3 chroni tereny bagienne powiatu średzkiego. Proszę wziąć pod uwagę jednomyślny głos mieszkańców wsi Brodowo który jest za wariantem nr 3.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. Zanieczyszczenia powietrza. We wspomnianym powyżej raporcie ROŚ analizuje się również wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza w rejonie inwestycji. Zostaną wykonane stosowne</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1028	Pozostałe 2 warianty są niedopuszczalne		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1029	Wariant nr 1 i nr 2 są niedopuszczalne - dla mojej lokalizacji będzie to związane z obniżeniem komfortu życia w tym miejscu, hałasem , zanieczyszczeniami zrujnowaniem okolicznej przyrody. Finalnie spadnie również wartość nieruchomości co uniemożliwi jej korzystne życie w przypadku wybudowania drogi w tak bliskiej odległości.	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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1031	Wariant nr 3 jest wariantem lepszym ponieważ zostawia możliwe w nienaruszonym stanie tereny zielone, które jak wiadomo potrzebne są w dobie dzisiejszego rozwoju przemysłu i komunikacji. Dlatego wariant nr 3 proponuje budowę drugiego mostu na Warcie na drodze do Nowego Miasta, co spowoduje, że w bliskiej odległości będą dwa mosty w razie sytuacji zatrzymania ruchu na jednym moście nie spowoduje paraliżu ruchu komunikacyjnego dając alternatywę przejazdu.	W ramach opracowań projektowych dla budowy S11 Kórnik-Ostrów Wlkp., dla każdego wariantu przebiegu drogi ekspresowej przewiduje się budowę nowego mostu przez Wartę.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1032	Wariant nr 3 jest optymalny jeśli chodzi o warunki zabudowy w Brodowie. Jest odpowiedni oddalona i trasa jako taka nie będzie przeszkadzała w życiu rodzinnym (chodzi o natężenie hałasu). Wiem co piszę gdyż mam kolegę mieszkającego w podobnej odległości od trasy S11 w Jarocinie. Wiem że bardzo mocno słyszeć szum aut za dnia a w nocy jest głośniejsze. Ta trasa jeśli chodzi o hałas jest optymalna dla mnie. Wariant 1 jest za blisko zabudowy mieszkalnej (chodzi o kolegę mieszkającego w Jarocinie). Natężenie hałasu będzie za duże.	1. Zostanie przeprowadzona analiza akustyczna, która wskaże gdzie powinny być zlokalizowane ekrany akustyczne. 2 Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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 potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 3. 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. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1033	Jako osoba dojeżdżająca wnioskuje o budowę dodatkowego zjazdu z kierunku Środy Wlkp.. Wariant nr 3 jest najmniej inwazyjny dla nas mieszkańców Brodowa, którzy kilkanaście lat temu podjęliśmy decyzje o kredytach na nasze domy obciążające nas po 30 lat by te domy powstały w miejscach, które wtedy wydawały się nam ostoja spokoju.	<p>1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p> <p>3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>4. 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.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1034	Położenie przebiegu drogi wariant nr 1 i nr 2 jest zbyt blisko położenia działki przy tych wariantach będzie zbyt duży hałas, niebezpieczna odległość ze względu na to iż na osiedlu jest dużo dzieci.	1. Jeśli chodzi o przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zostanie przeprowadzona analiza akustyczna, która wskaże gdzie powinny zostać zlokalizowane ekrany akustyczne. 2. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 3. 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. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1035	Jestem przeciw wariantom nr 1 i nr 2 ponieważ niszczą zagospodarowany i rozwijający się teren zamieszkały teren Brodowa, Murzynowa Leśnego i Marianowa Brodowskiego zostanie przez oba warianty oddzielony. Obniżą one wartość i znaczenie tutejszych gospodarstw i przedsiębiorstw. Wariant nr 3 jest społecznie gospodarczo i przyrodniczo jest najkorzystniejszy		Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1036	Wariant nr 3 społecznie gospodarczo i przyrodniczo jest najkorzystniejszy. Brodowo, Murzynowo Leśne oraz Marianowo Brodowskie zostaną podzielone zniszczone pod wieloma względami		Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1037	Wybierając wariant nr 3 trasa przechodzić będzie z dala od domostw. Nie będzie to uciążliwe dla mieszkańców. Według mnie trzeba wziąć pod uwagę budowę kolejnych zjazdów, jeden to zdecydowanie za mało, teraz są straszne korki a co jeśli miasto się rozwija, powstaną nowe firmy. Myślimy na przyszłość bo później to tylko problemy.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1038	Wariant nr 3 będzie najdalej od domostw za czym idzie mniejszy hałas. W naszej okolicy zmniejszy się ruch tranzytowy, jednak trzeba wziąć pod uwagę budowę kolejnych zjazdów. Wydaje mi się iż jeden to za mało. Wariant nr 3 będzie z dala od terenów objętych ochroną - Bagien Średzkich.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie	Sprzeciw dla wariantów 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”.	
Ś1039	Budowa drogi S11 wariant nr 1 i nr 2 będzie uciążliwy dla wszystkich mieszkańców, hałas oraz zanieczyszczenia związane zarówno z budową jak z użytkowaniem drogi S11. Werdykt wpłynie na zdrowie psychiczne mojej rodziny. Nie zapomnijmy [zdanie nieczytelne].	1. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. 2. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 3. 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. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1040	Budowa drogi S11 wariant nr 1 i nr 2 będzie uciążliwy dla wszystkich mieszkańców, hałas oraz zanieczyszczenia związane zarówno z budową jak z użytkowaniem drogi S11. Werdykt wpłynie na zdrowie psychiczne mojej rodziny. Nie zapomnijmy ( zdanie nie czytelne).		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1041	Proszę o wykonanie planowanej drogi S11 w wariantcie nr 3, ze względu na to iż dwa pozostałe warianty znacząco pogarszają warunki mieszkaniowe. Aktualnie ruchliwa droga krajowa 11 jest uciążliwa, dodatkowo droga S11 znacząco pogorszy komfort mieszkania . Kupując tu dom braliśmy pod uwagę możliwość obcowania z naturą, możliwość spacerowania po lesie.		Wybór wariantu 3.
Ś1042	Wnioskuje o wykonanie drogi S11 w wariantcie nr 3, ze względu na ochronę lasów i zachowanie ciszy w sąsiedztwie naszej miejscowości Osiedlając się tu głównym aspektem była cisza i spokój. Wzięcie naszej miejscowości w kleszcze drogowe zdeprecjonuje jej walory a mieszkanie tam stanie się uciążliwe. Nie życzę sobie zmiany charakteru naszej miejscowości zwiększając poziom hałasu przez intensywny ruch drogowy na S11.		Wybór wariantu 3.
Ś1043	Za wariantem nr 3 przemawia największa odległość od gęstej zabudowy. Najkrótszy odcinek jezdni do wybudowania, przebieg trasy przez najmniej żyzne gleby, najmniejsza ilość wysiedleń, największe poparcie społeczne.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA</b>			
Ś1044	Przy wariantcie nr 3 w gminie Środa Wlkp. występuje mała ilość osłon akustycznych oraz brak wyburzeń budynków.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1045	Przy wariantcie nr 3 w gminie Środa Wlkp. występuje mała ilość osłon akustycznych oraz brak wyburzeń budynków.	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1046	Przy wariantcie nr 3 w gminie Środa Wlkp. występuje mała ilość osłon akustycznych oraz brak wyburzeń budynków, mała ilość zwierząt ptaków pod ochroną.	Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1047	Mała ilość osłon akustycznych, brak wysiedleń i wyburzeń, mała ilość ptaków i zwierząt będących pod ochroną	3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1048	Wariant nr 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolnicze wysokich klas uważam że potrzebne są wjazdy i zjazdy z drogi ekspresowej do Środy Wlkp.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) oraz zajętość gruntów ornych Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1049	Uważam że jeden zjazd w kierunku Środy Wlkp. spowoduje poważne utrudnienia komunikacyjne. Wariant nr 3 jest najbardziej korzystny dla mieszkańców Środy Wlkp. i użytkowników gruntów w powiecie średzkim.	1. Zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji może wymagać zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem w. drogowego droga klasy S. 2. Zajętość gruntów rolnych o wysokiej klasie bonitacyjnej pod przyszły pas drogowy w każdym wariantcie S11, zostanie oszacowana w dokumentacji projektowej i odpowiednio uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1050	Wariant nr 3 jest najmniej kolizyjną opcją która nie przewiduje żadnych wyburzeń. W wariantach nr 1 i nr 2 przewiduje się wyburzenia. Wariant nr1 i nr 2 przechodzi przez pola na których przez wiosnę i jesienią grupują się ptactwo do odlotu i są dla nich przystania do odpoczynku na dalszy lot. Obydwa warianty 1 i 2 przechodzą przez lasy w których znajduje się ostają dzikich zwierząt. Bliskość wariantu 1 i 2 spowoduje także zastopowanie rozwoju wielu wsi w gminie Środa Wlkp., w tym Brodowa jednej z najszybciej i najbardziej rozwijających się w gminie.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1051	Wariant nr 3 jest najmniej kolizyjną opcją prowadzona przez pola i lasy. Z kolei warianty 1 i 2 przebiegają zbyt blisko mojego miejsca zamieszkania. Brodowo to miejsce z potencjałem do rozwoju i inwestują tu deweloperzy co wpłynie znacząco na zwiększenie granic tej wsi. Wariant nr 1 i nr 2 z pewnością odstrasza potencjalnych mieszkańców (deweloper naszego osiedla już wstrzymał budowę II etapu osiedla do momentu decyzji gdzie będzie przebiegała S11. Ze względu na rozwój przemysłowy Środy Wlkp. okoliczne wsie (w tym Brodowo Murzynowo Leśne, Marianowo) stanowią pewnego rodzaju sypialnie Środy Wlkp. gdzie ludzie szukają ciszy i spokoju.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1052	Jestem właścicielem działki nr 466/12 oraz 466/14 w Murzynowie Leśnym.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1053	Wszystkie trzy warianty planowanej drogi przechodzą bardzo blisko wręcz po mojej działce . Jest to działka o powierzchni 22 ha z czego 9 ha jest zadrzewiona drzewami owocowymi a planuje zadrzewienie pozostałej części. Obawiam się że bliskie sąsiedztwo tak ruchliwej drogi źle wpłynie na zdrowotność i jakość owoców. Obawiam się również problemów ze sprzedażą a jest to moje źródło utrzymania dlatego nie jestem zwolennikiem tej drogi. Jeżeli droga powstanie to wnioskuje o ułatwienie nam przedostania się na nasze pole, gdzie jeździmy kilka nawet kilkanaście razy dziennie w sezonie zbiorów. Wnioskuje o wiadukt lub przejazd gospodarczy.	1. Działka 112 jest obecnie zlokalizowana w odległości ok. 140m od istn. drogi krajowej nr 11. Natomiast obecna trasa S11 biegnie w odległości ok. 20m od granicy działki 112. 2. Zostanie przeanalizowana możliwość zapewnienia pasa zieleni izolacyjnej, zabezpieczającej przyległy teren przez zanieczyszczeniami. Informujemy jednocześnie, że w kwestii zanieczyszczeń zostanie przeprowadzona ocena wariantów przebiegu drogi S11 w Raporcie ROOŚ - 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Brak stanowiska



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1054	Wariant nr 2 jest opcja wyśrodkowana z powodu dalszej odległości od miejscowości Brodowo nie będzie niósł za sobą uciążliwości związanych z hałasem (szumem przejeżdżających aut) oraz nie wpłynie na wartości przyrodnicze okolicy. Droga z Brodowa do Murzynowa Leśnego jest szlakiem rowerowo-pieszym na którym spędzi się wolny czas. Wariant nr 1 odizolował by Brodowo i zrobił by z tej miejscowości miejskie skupisko budynków mieszkalnych bez możliwości spędzania wolnego czasu na łonie przyrody, co jest niewątpliwym atutem tej miejscowości.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
Ś1055	Jestem za wariantem nr 3 ponieważ szkoda tej pięknej zieleni oraz zwierząt leśnych. W wariantach nr 1 i nr 2 mieszka bardzo dużo osób którym by ta droga zakłóciła spokój i ciszę mieszkając na wsi, szkoda tych pięknych walorów naturalnych śpiewu ptaków, saren.	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1056	Jestem za wariantem nr 3 ponieważ szkoda tej pięknej zieleni oraz zwierząt leśnych. W wariantach nr 1 i nr 2 mieszka bardzo dużo osób którym by ta droga zakłóciła spokój i ciszę mieszkając na wsi, szkoda tych pięknych walorów naturalnych śpiewu ptaków, saren.	3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1057	Wariant nr 3 przewiduje budowę pięciu węzłów w przeciwieństwie do wariantów nr 1 i nr 2. Przebieg trasy w wariantcie nr 3 omija w większym stopniu tereny zabudowane.	Wszystkie warianty przebiegu S11 na odc. od Kórnika do Jarocina, prezentowane na spotkaniach z mieszkańcami, przewidują 5 węzłów drogowych ,w tym 2 istniejące (w. Kórnik i Mieszków).	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1058		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1059	Wraz z mężem jesteśmy za wariantem nr 3 ponieważ jest on najmniej inwazyjny dla naszej okolicy. Wybraliśmy ten rejon aby kupić dom, czynniki które wpłynęły na nasza decyzje to między innymi piękne krajobrazy, lasy, łąki, czyste powietrze i cisza, lubimy spacerować po naszej okolicy, jeździmy również rowerami po okolicznych lasach ścieżkach oraz miejscowościach. Wariant nr 2 to nam wszystko odbierze. Uwielbiamy rano oglądać zwierzynę leśną przychodzącą z pobliskich lasów. Po prostu kochamy ta bliskość z naturą.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1060	Wariant nr 3 nie ingeruje mocno w środowisko naturalne - omija bagna średzkie. Wariant nr 3 oddali drogę ekspresowa od zabudowań w obrębie Brodowa i przylegających wsi, co zmniejszy natężenie w ruchu lokalnym i stanie się optymalnym ciągiem komunikacyjnym. Wariant nr 3 będzie przebiegał przez nieużytki dzięki czemu nie trzeba będzie niszczyć domostw, nie będzie za dużego hałasu, który miałby wpływ jakoś życia mieszkańców. Wariant nr 3 zwiększy bezpieczeństwo jazdy, obecnie na trasie Poznań - Środa - Jarocin dochodzi do wielu wypadów które dodatkowo wpływają na szybkość pokonywania trasy - korki oraz na stan psychiczny kierowców. Wariant nr 3 odciąży teren zabudowany wokół Brodowa od ruchu tranzytowego.	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1061	Wariant nr 3 będzie optymalnym ciągiem komunikacyjnym który znacznie zmniejszy natężenie w ruchu drogowym i korki. Wariant nr 3 odciąży teren zabudowany od ruchu oraz hałasu drogowego. Wariant nr 3 poprawi jakość jazdy i zwiększy bezpieczeństwo kierowców. Wariant nr 3 będzie przebiegał z dala od domostw nie będzie ingerował w jakość życia mieszkańców. Wariant nr 3 omija obszary bagien średzkich, które są obszarem chronionego krajobrazu.	Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1062	Jestem za wariantem nr 3 ponieważ ten wariant najmniej ingeruje w Życie mieszkańców pobliskich zabudowań. Nie jestem za wariantem nr 1 i nr 2 ponieważ w wyniku budowy drogi zabudowania zostaną otoczone powietrzem o podwyższonym stężeniu ołowiu i innych toksycznych spalin.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1063	Jestem za wariantem nr 3 ponieważ jest on najdalej od miejsca mojego zamieszkania. Nie jestem za wariantem nr 1 i nr 2 ponieważ będzie to miało bardzo negatywny wpływ na zdrowie osób mieszkających w jej pobliżu zarówno ze względu na hałas jak i zanieczyszczenie powietrza.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1064	Wariant znacznie pogorszy standard zamieszkania który wybrany był ze względu na oddalenie od miejskiego zgiełku i bliskość natury. Zaburzy to w znaczącym stopniu oazę zwierzyny leśnej, zwiększy zabrudzenia i zanieczyszczenie środowiska . Wariant nr 3 skomunikuje miejscowości w sposób niezagrażający mirowi społecznemu.		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1065	Posiadam gosp. Rolne w Pigłowicach na działkach 54/8 siedlisko i mam grunty rolne na terenie gm. Środa Chwałkowo 20/3, 20/5, 110/11. Jestem za wariantem nr chociaż droga ekspresowa S11 przetnie moje grunty rolne , lecz siedliska i większość gruntów leży po drugiej stronie S11 w kierunku Zaniemyśla , a wariant nr 3 całkowicie destabilizuje moje gospodarstwo, co bardzo by uniemożliwiało by się transport płodów rolnych do siedliska bo grunty znajdowały by się po drugiej stronie drogi wariantu nr 3 np. działki 103/6, 203/7, 103/8. Prowadzę bardzo dużą produkcje ziemniaków i chów bydła - co wiąże się z bardzo dużym transportem.	1. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych. Zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych dróg gminnych a niektóre drogi gminne zachowają ciągłość za pośrednictwem jezdni dodatkowych . 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 2.
Ś1066		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1067	Z uwagi na bliskość wariantu nr 1 od zabudowań Brodawa. Wnioskuje wybranie wariantu rasy S11. Chciałbym nadmienić, że wieś Brodawa bardzo się rozbudowuje i trasa, która by przebiegała w pobliżu zabudowań byłaby uciążliwa dla mieszkańców.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1068	Jestem za wariantem nr 3. Droga przebiega przez tereny najmniej zaludnione, a co za tym idzie najmniej ludzi straci cały dorobek swojego życia.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1069	Głosuję za wariantem nr 3 gdyż na odc. między węzłem "Środa Południe", a węzłem "Miłosław" trasa przebiega najdalej od "Osiedla Słonecznego" w Brodowie.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1070	Wariant budowy drogi ekspresowej S11 1 i 2 będzie bardzo uciążliwy dla mnie jak i mieszkańców Brodawa (hałas, zanieczyszczenie środowiska) dlatego jedynym wariantem jest wariant 3		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1071			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1072	Jedynym słusznym wariantem budowy drogi ekspresowej S11 jest wariant nr 3, dlatego, że wariant 1 i 2 będzie znajdował się zbyt blisko osiedla - co będzie skutkować zbyt dużym hałasem.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1073	Na odc. S11 Kórnik - Jarocin wariant 2 lub 3 są odpowiednio oddalone od zabudowań i jednocześnie w akceptowalnym stopniu ingerują w środowisko naturalne (lasy) wskazane by trasa przebiegała przez nieużytki - łąki lub pola	3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1074	S11 Kórnik - Jarocin wariant 2 lub 3 najmniej zagraża mieszkańcom - oddalone od osiedli i domów mieszkalnych oraz w niewielkim stopniu niszczy środowisko naturalne - lasy. Zakładam, że ewentualna wycinka drzew w lesie będzie zrekompensowana nowymi drzewami i ochroną przyrody (zwierzęta)		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1075		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1076			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1077			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1078			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1079			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1080			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1081			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1082			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1083			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1084			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1085			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1086			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1087			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1088			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1089			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1090			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1091			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1092			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1093			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1094			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1095			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1096			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1097			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1098			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1099			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1100			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1101			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1102			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1103			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1104			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1105			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1106	Ze względu na to, że mieszam w Brodowie to wariant nr 3 będzie najbardziej korzystny dla nas. Ponadto wariant 3 nie przebiega w okolicy obszaru chronionego - Bagna Średzkie i jest eko. Przydałby się jeszcze drugi zjazd z S11.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1107	Wariant 3 przebiega w większości przez niezagospodarowane (mieszkalnie) tereny, daleko od osiedli, omija siedlisko obszaru, w którym gniazduje Bocian Czarny (okolice Marianowa Brodowskiego).	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1108	Najkorzystniejsze położenie	2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1109	Wybór wariantu nr 1,2 narazi mieszkańców naszego osiedla, nasze dzieci na hałas spowodowany bliskością drogi S11, zanieczyszczenie powietrza spalinami, pracami eksploatacyjnymi. Nasze osiedle jest usytuowane niedaleko DK11, obecność z drugiej strony osiedla S11 spowoduje, że będziemy pomiędzy dwoma ruchliwymi trasami. Istnieje także możliwość , że nasze nieruchomości stracą na wartości na rynku domów i mieszkań.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1110	Wybór wariantu nr 1,2 narazi mieszkańców naszego osiedla, nasze dzieci na hałas spowodowany bliskością drogi S11, zanieczyszczenie powietrza spalinami, pracami eksploatacyjnymi. Istnieje także możliwość , że nasze nieruchomości stracą na wartości na rynku domów i mieszkań.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1111	Wariant nr 3, który popieram zmusza do przeprowadzki najmniejszą liczbę ludzi i wyburzeń domów spośród wszystkich wariantów. Przebiega on z dala od miejscowości, co skutkować będzie większym spokojem mieszkańców i ograniczeniem uciążliwego hałasu. Proszę także o wzięcie pod uwagę budowę koniecznego wg mnie dodatkowego zjazdu z tej trasy do miasta Środa Wlkp. z trasy S11. Jeden zjazd z tej trasy to stanowczo za mało.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport rooś będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 4. 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. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1112	Jestem za wariantem nr 3 ponieważ przebiega on z dala od domostw i jest wariantem najmniej ingerującym w jakość życia ludzi na wsiach. Ponadto wariant ten zmusza do wyburzenia najmniejszej liczby domostw i przesiedlenia najmniejszej liczby ilości mieszkańców spośród prezentowanych ewentualnych tras przebiegu S11. Oszczędza on również wiele cennych obszarów naturalnych w powiecie średzkim, przebiegać będzie przez najmniej urodzajne gleby. Proszę również o budowę kolejnego, koniecznego wręcz zjazdu z trasy S11 do miasta Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1113	Wnoszę za wariantem nr 3 ponieważ ta lokalizacja w największym stopniu poprowadzona jest przez obszar o najmniejszej zabudowie.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1114	Wnoszę za wariantem nr 3 ze względu na poprowadzenie węzła drogowego przez tereny o najmniejszej zabudowie.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1115			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1116			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1117			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1118			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1119			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1120			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1121			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1122	Wariant 1 przebiega równolegle w niewielkiej odległości od DK11, co powoduje zamknięcie miejscowości między nimi i uniemożliwieniem rozwoju. Utrudni on również znacząco dojazd do miejscowości, do których dociera się z DK11. Wariant 1 przebiega również przez najbardziej zabudowane tereny, a jego bliskość DK11 daje nikłe szanse na jej odciążenie co jest głównym założeniem S11. Nie piszę o terenach zielonych, zamieszkałych przez zwierzęta chronione , gdyż wszystkie 3 warianty przez nie przebiegają. Wariant 3 przechodzi przez najmniejszą liczbę zabudowań, jest najkrótszy, przebiega przez najmniej żyzne ziemie , a jego znaczna odległość od DK11 gwarantuje jej odciążenie jednocześnie umożliwiając rozwój miejscowości zamkniętych między S11 i DK11.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) oraz zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 2. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiając rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1123	Jestem za wariantem 3 ponieważ przewiduje on wyburzanie najmniejszej liczby domów oraz jest on zlokalizowany najdalej. Wybór tego wariantu pozwoli również ocalić tereny bagienne. W projekcie drogi S11 prosimy również o uwzględnienie liczby wjazdów do Środy Wlkp. Jeden wjazd do miasta przyczyni się do natężenia ruchu i spowoduje bardzo duży problem z wyjazdem z naszej miejscowości.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła drogi klasy S. 3. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1124	Wariant 1 przebiega równolegle w niewielkiej odległości od DK11, co powoduje zamknięcie miejscowości między nimi i uniemożliwieniem rozwoju. Utrudni on również znacząco dojazd do miejscowości, do których dociera się z DK11. Wariant 1 przebiega również przez najbardziej zabudowane tereny, a jego bliskość DK11 daje nikłe szanse na jej odciążenie co jest głównym założeniem S11. Nie piszę o terenach zielonych, zamieszkałych przez zwierzęta chronione , gdyż wszystkie 3 warianty przez nie przebiegają. Wariant 3 przechodzi przez najmniejszą liczbę zabudowań, jest najkrótszy, przebiega przez najmniej żyzne ziemie , a jego znaczna odległość od DK11 gwarantuje jej odciążenie jednocześnie umożliwiając rozwój miejscowości zamkniętych między S11 i DK11.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) oraz zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		2. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.	
Ś1125	Moim zdaniem wariant nr 3 wyrządzi najmniej szkód i nie wyrze na otoczeniu zbyt wielu zmian bo przeprowadziłam się tutaj ze Środy tylko dlatego, że znam te okolice i wiem, że jest tutaj cisza i spokój dlatego można wybrać się na spacer po okolicy lub przejażdżkę rowerem. Jestem mieszkanką Osiedla Słonecznego i fakt, że cały czas się rozbudowuje powinno również mieć wpływ na decyzję o tym żeby droga ekspresowa wybudowana została jak najdalej od niego. Proszę o budowę dodatkowego węzła w okolicy Środy w celu zmniejszenia na tym jednym natężeniu ruchu.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) oraz zajętość gruntów ornych Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 4. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 5. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1126	Uważam wariant 3 za optymalny ponieważ nie będzie wymagał zbyt wielu zmian w terenie na gorsze. Mieszkam na Osiedlu Słonecznym gdzie mieszka sporo ludzi. Osiedle to jest cały czas w rozbudowie i w mojej opinii droga to powinna biec jak najdalej bo przeprowadziłem się tutaj specjalnie z Poznania aby w spokoju mieć gdzie spacerować i jeździć na rowerach z dziećmi. Proszę o budowę drugiego węzła w stronę Środy ponieważ jeden to za mało.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1127	Jestem za 3 wariantem ponieważ ten wariant jest najbardziej oddalony od mojego miejsca zamieszkania. Ma on najmniej wyburzeń, jest najkrótszy i prowadzi przez najsłabsze gleby więc spowoduje najmniej utrudnień. Dodatkowo wybrałam to miejsce zamieszkania z powodu okolicznych terenów, po których można spacerować z psem. Wariant 1 i 2 spowoduje, że bardzo zawęzi mi się obszar do spacerów, co było głównym powodem wyboru tego miejsca. Proszę o budowę dodatkowego zjazdu w kierunku Środy Wlkp. np. północ i południe.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1128	Jestem za wariantem nr 3 przekieruje on ruch tranzytowy Poznań - Katowice i rozładuje korkującą się DK11. Poza tym prowadzi przez tereny mało zamieszkane na słabych jakościowo pod względem rolniczym glebach. Tym samym niższe koszty budowy, a utrudnienia w ruchu nie będą miały wpływu na życie mieszkańców Środy Wlkp., budowy i okolic. Zwracam się także z wnioskiem o wybudowanie węzła Środa Wlkp. północ i południe, wpłynie to pozytywnie na rozładowanie wzmożonego ruchu w godzinach popołudniowych gdy większość mieszkańców Środy Wlkp. wraca z pracy z Poznania.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1129	Jestem za wariantem 3 ponieważ przewiduje on wyburzanie najmniejszej liczby domów oraz jest on zlokalizowany najdalej. Wybór tego wariantu pozwoli również ocalić tereny bagienne. W projekcie drogi S11 prosimy również o uwzględnienie liczby wjazdów do Środy Wlkp. Jeden wjazd do miasta przyczyni się do natężenia ruchu i spowoduje bardzo duży problem z wyjazdem z naszej miejscowości.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1130	Proszę o dodatkowy (drugi) zjazd w kierunku miasta Środa Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1131	Proszę o dodatkowy (drugi) zjazd w kierunku miasta Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1132	Zwracam się z wnioskiem o zaakceptowanie wariantu nr 3 z tego względu iż inne warianty przechodzą przez działki na których jest moje gospodarstwo rolne. W skład którego wchodzi budynek gospodarczy i nowo wybudowany dom. Inne warianty uniemożliwiają komunikację z drogą krajową nr 11 i dojazdem do gminy.	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebiśławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1133	Na trasie gdzie przebiega wariant 3 gleba jest najmniej urodzajna. Wariant 3 przebiega przez najmniejszą liczbę domostw. Wariant 3 przebiega z dala od Bagien Średzkich, które są pomnikiem przyrody. Wybudowanie wariantu 1 i 2 spowoduje zahamowanie tak rozwiniętego przez ostatnie lata intensywnego rozwoju Brodowa. Dodatkowo przydałby się dodatkowy zjazd w naszym kierunku.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”. 4. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 5. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1134	Na trasie gdzie przebiega wariant 3 gleba jest najmniej urodzajna. Wariant 3 przebiega przez najmniejszą liczbę domostw. Wariant 3 przebiega z dala od Bagien Średzkich, które są pomnikiem przyrody. Wybudowanie wariantu 1 i 2 spowoduje zahamowanie tak rozwiniętego przez ostatnie lata intensywnego rozwoju Brodowa. Dodatkowo przydałby się dodatkowy zjazd w naszym kierunku.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1135	Zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie w projekcie przejazdu gospodarczego nad lub pod planowaną drogą ekspresową S11 ponieważ jestem właścicielem jeszcze dwóch innych działek rolnych (działka nr 4 i działka nr 14/1) oraz oczywiście części działki nr 43, która zostanie przecięta na pół przez nowo wybudowaną trasę i do w/w działek będę miał bardzo utrudniony dojazd. W związku z powyższym bardzo proszę o uwzględnienie wybudowania przejazdu gospodarczego do ciągników i maszyn rolniczych abyśmy mogli w bezpieczny i w miarę łatwy sposób dotrzeć do naszych pól, które są źródłem naszego utrzymania. Bardzo proszę o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Wybór wariantu 1.
Ś1136		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1137	Wnioskuje o budowę drugiego węzła na trasie S11 dla miasta Środa Wlkp. Dla tak prężnie rozwijającego się miasta (pod względem demograficznym , gospodarczym) to nieuchronna konieczność.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1 i 3.
Ś1138	Zwracam się z uprzejmą prośbą rozpatrzenie budowy drugiego węzła na trasie S11 dla Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1 i 3.
Ś1139	Tak duży ośrodek miejski i gospodarczy jak Środa Wlkp. powinien posiadać co najmniej 2 węzły na drodze S11. Już obecna sytuacja, gdy ze Środy na DK11 wjechać można nawet w trzech miejscach pokazuje jak duży jest ruch (zwłaszcza przy wyjeździe ul. Kórnicką oraz przy skrzyżowaniu z drogą Środa-Zaniemyśl). Ograniczenie do jednego węzła spotęguje jedynie ruch na drodze prowadzącej z miasta Środa do węzła - zwłaszcza w sytuacji gdy rozwinie się strefa przemysłowa na terenach wokół Kijewa. Większy ruch aut dostawczych i cały ruch ze Środy do węzła S11 Środa sprawi olbrzymie obciążenie tego miejsca i korki.		Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Ś1140	Wnoszę o uwzględnienie korytarza nr 3 jako wariantu najmniej ingerującego w istniejącą zabudowę ( w tym w gospodarstwa rolne). Zwracam uwagę, że tereny w obrębie korytarzy nr 1 i 2 zamieszkiwane są przez zwierzęta będące pod ścisłą lub częściową ochroną gatunkową. Tereny przez które przechodzi korytarz nr 3 mają dużo mniejszą wartość przyrodniczą.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1141	<p>Wnioskuje o wyeliminowanie głównie wariantu nr 1 ponieważ przebiega ok 200m od mojej posesji, na której prowadzę działalność Hotel dla psów - Czterolapkowy, który jest moim jedynym źródłem utrzymania, a który przy wariancie nr 1 będę musiała zamknąć z uwagi na zbyt duże zagrożenie bliskości ruchliwej drogi dla psów pozostających pod moją opieką na czas wyjazdu ich właścicieli. Na terenie korytarza wariantu nr 1 znajduje się gniazdo bociana czarnego - miejsce zaznaczone kółkiem na dołączonej mapce - jest to ostoja zwierzyny. [do ankiety dołączono mapę]</p>	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Informujemy że droga ekspresowa będzie ogrodzona na całej długości trasy.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.</p>
Ś1142	<p>Korytarz w wariancie 1 w znacznie większym stopniu (liczba gospodarstw jest większa ponad 3 krotnie) ingeruje w losy gospodarstw domowych bezpośrednio naruszając je przebiegiem korytarza co jest potwierdzone kalkulacjami firmy projektującej studium korytarzowe. Korytarz w wariancie 3 w najmniejszym stopniu ingeruje w istniejącą zabudowę. Wariant nr 3 nie będzie blokował rozwoju najbliższych terenów Brodowa nie tworząc w nich podziałów Wariant 3 daje najdogodniejsze możliwości skomunikowania S11 na tym odcinku (gm. Środa Wlkp.) z istniejącą siecią drogi, a także pozwala na budowę drugiego węzła Środa Wlkp.</p>	<p>1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłostaw). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) oraz zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1143		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Ś1144			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Ś1145			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Ś1146			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Ś1147	Warianty 1 i 2 przebiegają w pobliżu dużych osiedli zamieszkałych przez znaczną ilość ludzi. Wariant nr 3 planowany jest w większej odległości od zamieszkałych terenów.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3
Ś1148	Przebieg wariantu 3 jest najkorzystniejszy dla środowiska naturalnego, najmniej uciążliwy dla mieszkańców, najmniej ingeruje w środowisko naturalne. Planowany przebieg wariantu nr 3 poprowadzony jest na terenach najmniej zamieszkałych. Powoduje to najmniejsze koszty wykupu gruntów zamieszkałych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3
Ś1149	Tylko wariant 2 lub ewentualnie 1 ma rację bytu i jest ekonomicznie uzasadniony. Wariant 3 to niepotrzebnie wydłużona trasa , oddalona bardzo od istniejącej już drogi. Nie wspomnę o negatywnych aspektach ekonomicznych dla gminy Zaniemyśl.	Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 2.
Ś1150		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1151	Jako mieszkanka nowego osiedla w Brodowie jestem przeciwna przebiegu drogi wg wariantu nr 1. Wariant ten przebiega przez sporą część terenów zielonych i pozbawi okolicznych mieszkańców miejsca gdzie wraz z rodziną można udać się na spacer i pooddychać świeżym powietrzem. Obecność w tym miejscu drogi nie tylko zmniejszy ilość terenów zielonych, ale też zwiększy ilość smogu. Najbardziej optymalnym przebiegiem drogi jest wariant nr 3, który został wyznaczony w optymalnej odległości od dużych miast ograniczając tym samym koncentrację smogu w jednym miejscu. A ze względu na osiedle zamieszkuje tu dużo małych dzieli, nadmiar smogu może być dla nich bardzo niebezpieczny.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 5.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1152	Jako ojciec miesięcznej córki uważam, że budowa drogi według wariantu 1 wpłynie negatywnie na poczucie bezpieczeństwa mojej rodziny. Droga dwujezdniowa będzie generowała większy hałas a także zwiększą się problemy środowiskowe takie jak wyrzucanie z samochodów śmieci czy zwiększona emisja spalin. Najbardziej optymalnym wariantem jest wariant 3. Wariant ten nie tylko oszczędzi lokalną florę i faunę pozostawiając środowisko w niezmienionym zakresie, ale też poprawi jakość życia mieszkańców. Obecność lasów znacząco wpływa na poziom zanieczyszczeń oraz na produkcję tlenu. [dalsza część nieczytelna]	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 5.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA</b>			
Ś1153	Jestem za wariantem nr 1 ponieważ przebiega on najbliżej obecnej drogi S11. Dodatkowo we wszystkich trzech wariantach jest uwzględniony tylko jeden zjazd do Środy Wlkp.. Obecnie w godzinach szczytu wszystkie wyjazdy na drogę S11 są zakorkowane, a w szczególności wyjazd drogą 432 w kierunku Zaniemyśla. Dlatego uważam, że powinny zostać zaprojektowane przynajmniej dwa lub trzy zjazdy do Środy Wlkp. Również przy projektowaniu nowej drogi należy uwzględnić bezkolizyjny wiadukt na obecną trasą Średzkiej kolei Powiatowej, która jest największą atrakcją Powiatu Średzkiego.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Ś1154	Wariant 3 jest najbardziej korzystny gdyż wiąże się z najmniejszą liczbą wyburzeń domów. Nie bez znaczenia jest aspekt ekologiczny - siedlisko rzadkich, chronionych zwierząt.	1. Zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji może wymagać zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem w. drogowego droga klasy S. 2. Zajętość gruntów rolnych o wysokiej klasie bonitacyjnej pod przyszły pas drogowy w każdym wariantcie S11, zostanie oszacowana w dokumentacji projektowej i odpowiednio uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1155	Wariant 1 i 2 przebiegają zbyt blisko wsi Marianowo Brodowskie. Przez większość roku wiatr wieje z kierunków zachodnich więc hałas i spaliny będą bardzo dokuczliwe. W niewielkiej odległości od Marianowa znajduje się miejsce gniazdowania bociana czarnego, droga w wariantcie 1 zniszczy to miejsce. Wariant 3 jest najbardziej korzystny bo wiąże się z najmniejszą liczbą odszkodowań za wykup działek.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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,	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA</b>			
		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. 5. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1156		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
Ś1157			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1158	Jestem za wariantem II lub III. Pierwszy szkodliwy społecznie.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.
Ś1159	Wariant I szkodliwy społeczny. II i III akceptuję	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 2 i 3.
Ś1160	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1161	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.	2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1162	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.	prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1163	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1164	Uniemożliwia rozwój gminy	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1165	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1166			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1167	Proszę o uwzględnienie drugiego zjazdu do Środy Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1168	Uważam, że 2 zjazdy do Środy to minimum. W czasie kampanii cukrowniczej i tak będą zatłoczone drogi, szczególnie przejazd przez skrzyżowanie z drogą nr 11.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1169	Wnoszę o przyjęcie wariantu nr 3, który jest najmniej inwazyjny na gruntach rolniczych dobrej i bardzo dobrej jakości, gdzie produkuje się m.in. warzywa dla zakładu przetwórczego w Kijewie. Wnoszę o uwzględnienie drugiego zjazdu do Środy, jeden spowoduje korki, szczególnie w czasie kampanii cukrowej.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) oraz zajętość gruntów ornych Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1170	Wariant nr 3 jest najbardziej preferowany przez społeczeństwo ponieważ przebiega częściowo lasami i polami o słabej jakości (piaszczyste lub mało produkcyjne). Proszę o uwzględnienie drugiego zjazdu do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1171	Najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym i społecznym jest wariant 3 ponieważ częściowo przebiega lasami i polami słabej jakości gruntu.	Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STeŚ.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1172	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny na gruntach rolniczych częściowo przebiega lasami. Proszę o drugi zjazd do Środy Wlkp. bo jeden nie rozładuje obecnego ruchu podczas kampanii cukrowniczej i zamykanym co 30 min. przejeździe PKP.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) oraz zajętość gruntów ornych Powyższe aspekty (w tym bonitacja gruntów ornych) będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1173	Wariant 3 jest najbardziej korzystny dla rozwoju gospodarstw rolnych produkujących żywność.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1174	Wariant 3 zapewnia najmniejszą ingerencję w lasy na terenie gminy Środa, gdzie gęstość jest i tak bardzo niska. Brak drugiego zjazdu całkiem zablokuje środę w kierunku Zaniemyśla, szczególnie podczas kampanii cukrowej oraz przy przejeździe kolejowym zamykanym częściej niż 30 min.	1. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STeŚ. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1175		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1176			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1177			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1178			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1179			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1180			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1181			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1182			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1183			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1184			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1185	Wariant 1 i 2 przecinają dwie moje działki. Przecięcia pól są bardzo niegeometryczne co spowoduje, że powstaną bardzo małe kliniki, które utrudnią mi uprawę. Droga będzie kolidować z systemem drenażu oraz zniszczy rowy melioracyjne. Z tego powodu najlepszym rozwiązaniem jest wariant nr 3, który przebiega po granicy pól i jest najmniej szkodliwym do rozłogu pól oraz drenarki. Jestem właścicielem działek 7/13, 7/11 i 23 projektowane warianty drogi S11 przecinały moje pola dlatego proszę o możliwie jak najmniejszą ingerencję w geometrię pól oraz umożliwienie dojazdu do działek rolnych z drogi 432 gdyż uniemożliwienie mi dojazdu z tej drogi uniemożliwi mi gospodarkę rolną. Większość rolników, którzy mają tu pola dojeżdża z drogi 432.	1. Trasa S11 będzie przechodziła po południowym fragmencie działki 128/1 i spowoduje odcięcie obszaru o powierzchni ok. 1,5 ha. Nad linią kolejową LK 272 zostanie zaprojektowany wiadukt w ciągu drogi ekspresowej pod którym zostanie zlokalizowana także droga powiatowa nr 3671P zapewniająca komunikację wzdłuż linii kolejowej oraz połączenie obszarów rozciętych przez drogę ekspresową S11 w tym także obu części działki nr 128/1. 2. Przeważająca część działki 128/1 pozostanie po północnej stronie S11 (pow. ok. 10ha). 3. Melioracje zostaną przebudowane w zakresie kolizji z rozwiązaniami drogowymi w pasie drogowym. Melioracje poza pasem drogowym nie będą przebudowywane.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1186	Wariant 3 jest najmniej szkodliwy dla rolników i społeczeństwa ponieważ przechodzi częściowo lasami i gruntami niskiej jakości. Proszę o rozważanie drugiego zjazdu do Środy Wlkp. W przypadku wariantu 1i 2 skomplikuje mi to bardzo mocno dojazd do pola. Obawiam się też zniszczenia melioracji. W przypadku podziału pól proszę o uwzględnienie załączonej mapki z moimi uwagami dotyczącymi dojazdu do gruntów znajdujących się przy drodze gminnej wewnętrznej nr 10 ponieważ wszyscy rolnicy jadący tą drogą jadą od Środy Wlkp. Proszę o zjazd z drogi DW 432 jak najbliżej od strony Środy Wlkp. W przypadku przecięcia pól przez S11 prosimy o dojazd do gruntów położonych przy drodze nr 10 był w jak najmniejszej odległości od projektowanego ronda. Wszystkie osoby mające grunty rolne przy drodze gminnej nr 10 jadą do pól od strony Środy Wlkp. W przypadku przecięcia pól drogą S11 część gruntów będzie po jednej, a część po drugiej stronie, w takim przypadku prosimy aby dojazd do pola był jak najbliżej drogi DW 432 jadąc od Środy Wlkp. Proponowany w wariantcie 1 dojazd od strony Annopola jest dla osób jadących od strony Środy Wlkp. całkowicie nie do przyjęcia bo zwiększy drogę dojazdu do pól o 100% lub nawet więcej.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 4. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 5. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1187		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1188	Przebieg drogi S11 w wariantcie nr 1 lub nr 2 spowoduje realne straty dla prowadzonego przeze mnie dużego gospodarstwa rolnego poprzez bardzo niekorzystne podzielenie pól uprawnych. Wariant nr 3 za którym się opowiadam jest dla mojego gospodarstwa neutralny, liczę bardzo że wygra wariant nr 3.	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. W kwestii zajętości gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych - aspekt ten zostanie uwzględniony jako jedno z pod kryterium analizy wielokryterialnej, mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1189		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.
Ś1191			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1192			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.
Ś1193			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.
Ś1194	<p>Wnioskuję o wybór Wariantu nr 2 lub 3 na odcinku planowanej drogi S11 od 4km 250m do 11km ponieważ z założenia jest błędnie zaprojektowany. Wariant nr 1 mija SKP na wysokości 7km 750m i mamy tu duży problem, ponieważ SKP ma być minięta wiaduktem, a w tym miejscu trasa przecina 4się także z liniami wysokiego napięcia 400kV, z punktu widzenia technicznego nie jest to możliwe gdyż linie w najniższym miejscu mogą o5bniżyć się do 10m. Łatwo zauważyć, że wiadukt nie może powstać a przebudowa linii 400kV wiąże się z milionowymi kosztami i czasem którego nie ma, to powoduje, że najlepszym rozwiązaniem jest w tym miejscu wybór wariantu nr 2, który następnie około 9km lub 11km może przejść w każdy inny Wariant. Jeżeli natomiast ww. argument nadal nie zmieni państwa decyzji informuję, iż Wariant nr 1 spowoduje pogorszenie jakości życia w moim 4 letnim (nowym) domu, jestem mieszkańcem przysługuje m.in. prawo do spokojnego i niezakłóconego odpoczynku, jako że droga hałasuje, zanieczyszcza powietrze oraz powoduje drgania 24h na dobę, naruszać będzie moje i mojej rodziny dobra osobiste zdrowie, prawo do swobodnego wypoczynku, prawo do spokoju, wolność od strachu, poczucie bezpieczeństwa, prawo do ochrony strefy życia psychicznego w wypadku wyboru Wariantu nr 1 domagam się wykupu całej nieruchomości mieszczącej się w Annopolu działki 134/5 (Wariant nr1 pomarańczowy 8km+750m) co pozwoli mi się przeprowadzić w inne miejsce, za wykupem całej nieruchomości przemawiają nie tylko ww. względy związane z życiem i moimi prawami lecz także względy ekonomiczne, ponieważ droga przebiegnie w odległości około 80 m. od domu będzie konieczność montażu drogich paneli dźwiękochłonnych, z zaciągniętych informacji wynika, iż będzie to odległość około 300m (droga zakręci przy mojej działce, dodatkowo należy zauważyć, że przebiegająca z a płotem droga S11 spowoduje dodatkową szkodę majątkową rozumianą jako obniżenie wartości nieruchomości, w przypadku nie wykupienia całej nieruchomości będzie konieczność wypłaty odszkodowania za obniżoną wartość nieruchomości oraz będzie konieczny montaż drogich paneli dźwiękochłonnych, łatwo policzyć, że wykup całej nieruchomości zaoszczędzi wszystkim czasu i pieniędzy. Dodatkowo uzasadniając swoje prośby pragnę zacytować: Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 10.01.2017 Syg. akt V CSK 190/16 w procedurze związanej z realizacją inwestycji drogowej również zaznaczył, że wymagane jest poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich i zamieszczenie ewentualnych wymagań w tym zakresie w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W sytuacji kiedy ww. argumenty nie trafią do Państwa i budowa odbędzie się w planowanym kształcie przy wyborze Wariantu nr 1 proszę aby nie zmieniać przebiegu drogi serwisowej (taka propozycja pojawiła się po spotkaniu w Środzie Wlkp. 16.05.2019 podczas rozmowy z pracownikami JPL Projekt), najgorszą możliwą opcją jest lokalizacja mojej nieruchomości między drogą serwisową a S11, z jednej strony pojadą ciężarówki a z drugiej ruch lokalny. Proszę aby droga serwisowa była w ciągu wraz z drogą S11.</p>	<p>1. Kolizja zarówno z SKP jak i linią NN 400kV, występuje dla każdego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>2. Wszelkie kolizje z pasem drogowym przyszłej drogi S11 zostaną usunięte. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdują się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.</p> <p>3. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych, techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ.</p> <p>4. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>5. 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.</p> <p>6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>7. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2 i 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA</b>			
		<p>8. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>9. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>10. Zasadność wykupu zostanie poddana analizie na późniejszych etapach projektowych. Zamawiający zastrzega sobie wykup tylko takiej powierzchni działek jaka jest niezbędna do realizacji inwestycji. Niemniej jeżeli zdaniem właściciela nieruchomości dla której wystąpiła kolizja z inwestycją drogową, nie będzie można jej użytkować zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, to właściciel nieruchomości może wystąpić z wnioskiem do Inwestora (GDDKiA O/Poznań) o wykup tzw. resztówki. Rozpatrywanie takiego wniosku będzie prowadzone indywidualnie.</p> <p>11. W kwestii interesów osób stanowi Ustawa o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z 10.04.2003r. Zgodnie z art. 11. ust. 1. pkt. 4., decyzja ZRID musi zawierać „wymagania ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich”. W związku z powyższym dojazd do każdej działki będzie zapewniony za pomocą dróg publicznych w tym dróg dojazdowych realizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji drogowej.</p> <p>12. Projekt podziału nieruchomości na skutek zajęcia terenu pod realizację inwestycji, zostanie sporządzony w oparciu o Ustawę o gospodarce nieruchomościami – art. 93. Ust. 3. i zatwierdzony przez Wojewodę przy wydawaniu decyzji ZRID.</p>	
Ś1195	Wybierając wariant nr 3 trasa przechodzić będzie z dala od domostw. Nie będzie to uciążliwe dla mieszkańców. Według mnie trzeba wziąć pod uwagę budowę kolejnych zjazdów, jeden to zdecydowanie za mało, teraz są straszne korki a co jeśli miasto się rozwija, powstaną nowe firmy. Myślimy na przyszłość bo później to tylko problemy.	<p>1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1196	Wariant nr 3 będzie najdalej od domostw za czym idzie mniejszy hałas. W naszej okolicy zmniejszy się ruch tranzytowy, jednak trzeba wziąć pod uwagę budowę kolejnych zjazdów. Wydaje mi się iż jeden to za mało. Wariant nr 3 będzie z dala od terenów objętych ochroną - Bagien Średzkich.	<p>1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p> <p>3. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.</p> <p>Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1197	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1198	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1199	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1200	Proszę o ujęcie w planie budowy zjazdu do miasta Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1201	Drugi zjazd do Środy		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1202	Drugi zjazd do Środy		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1203	Drugi zjazd do Środy		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1204		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1205			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1206			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1207	Jestem za wariantem trzecim i drugim wyjazdem ze Środy	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1208	Jestem za wariantem trzecim i drugim wyjazdem ze Środy		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1209		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1210			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1211			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1212	Jestem za budową II zjazdu do miejscowości Środa	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1213	Jestem za budową 2 zjazdu do miasta Środa		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1214	Wariant nr 3 jest najbardziej oddalony od zabudowań i jest ekonomicznie uzasadniony. Wariant nr 3 po przejściu za Wartą w wariant nr 2 jest wariantem najkrótszym. Brak drugiego zjazdu do miasta Środa spowoduje zakorkowanie połowy gminy dlatego jest uzasadnione wybudowanie drugiego zjazdu.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1215			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1216			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1217	Sprzeciwiam się pierwszemu i drugiemu wariantowi drogi S11. Miałyby one przebiegać w pobliżu zabudowań. Na uwadze mam szczególnie szkołę i przedszkole do których uczęszcza większość dzieci.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1218	Już dzisiaj problemem stało się wjechanie i wyjechanie ze Środy Wlkp. dlatego planowany jest tylko jeden wjazd	<p>1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1219	Już dziś jest problem aby wjechać i wyjechać ze Środy Wlkp. , dlaczego planowany jest tylko jeden zjazd?		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1220	Już dziś jest problem aby wjechać i wyjechać ze Środy Wlkp. , dlaczego planowany jest tylko jeden zjazd?		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1221	Do Środy powinny być dwa zjazdy		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1222	Do Środy Wlkp. powinny prowadzić 2 zjazdy, tak jak jest np. w Kórniku.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1223	Do Środy powinny być dwa zjazdy		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1224	Błędem jest nie planowanie dwóch zjazdów do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1225	Już dziś jest problem aby wjechać i wyjechać ze Środy Wlkp., dlaczego planowany jest tylko jeden zjazd?		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1226	Do Środy powinny być 2 wjazdy północ i południe tak jak w Kórniku.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1227	Co z przebudową DK11 i poniesionymi kosztami.	Zgodnie z art. 10 Ustawy o drogach publicznych, istniejąca droga krajowa nr 11 z chwilą oddania do użytkowania drogi ekspresowej S11, zostanie pozbawiona kategorii drogi krajowej i zostanie zaliczona do kategorii drogi wojewódzkiej.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



Pododcinek A: Kórnik – Jarocin

TOM I III. – UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA – Tabelaiczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wraz z odpowiedziami

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1228	Do Środy powinny być dwa wjazdy (północ i południe), a nie planowany jeden.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1229	Do Środy powinny być dwa zjazdy, a nie planowany jeden.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1230	Do Środy powinny być dwa zjazdy (północ i południe), a nie planowany jeden.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1231	Do Środy powinny być dwa wjazdy (północ i południe) tak jak w Kórniku.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1232	Wariant 1 i 2 jest niekorzystny, gdyż trasa przebiegałaby zbyt blisko zabudowania, w którym mieszkam. Byłby zbyt duży hałas i zanieczyszczenie powietrza spalinami.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1233	Warianty 1 i 2 są dla mnie niekorzystne, gdyż trasa będzie przebiegała za blisko moich zabudowań. Będzie duże zanieczyszczenie powietrza spalinami i hałas.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1234	Uważam, że wariant 1 i 2 jest dla mnie niekorzystny, ponieważ trasa przebiegałaby zbyt blisko moich zabudowań, za duży hałas i zanieczyszczenie spalinami.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1235	Wariant 3 przebiega częściowo lasami i polami na gruntach niskich klas.	1. Zajętość gruntów leśnych i rolnych (o wysokiej klasie bonitacyjnej) pod przyszły pas drogowy w każdym wariantcie S11, zostanie oszacowana w dokumentacji projektowej i odpowiednio uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1236	Wariant 3 najmniej ingeruje w grunty rolne.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA</b>			
Ś1237	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.	odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1238	W związku z zapoznaniem się z mapą przebiegu trasy S11 dziwi mnie to, że trasa ma przebiegać na gruntach dobrej ziemi tzn. Klasy, a ziemię niższych zarazem gorszej klasy się pozostawia pod uprawę, zabiera się zbiornik nawadniający pola, który służy rolnikom. Każdy bierze pod uwagę to co daje korzyść, a gdzie myśli o ludziach drugorzędnych. Co z drugim zjazdem do Środy, ktoś myśli o tym?		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1239	Zapoznałem się z mapą, którą ma przebiegać S11 i nie zgadzam się, żeby trasa przebiegała na gruntach o lepszej klasie skoro można wykorzystać ziemię gorszej klasy, która jest mniej wydajna. Niech ktoś pomyśli o stratach ludzi, którzy użytkują ziemię. Kto im te straty wynagrodzi.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1240	Po zapoznaniu się z mapą przebiegu trasy S11 jestem zażenowany sytuacją, gdzie robiąc tak potężną inwestycję niszczą ziemię lepszej klasy przekierowując trasę na te ziemię, zabierając zbiornik, który nawadnia pola. Jeżeli coś się niszczy należy to przemyśleć i znaleźć wyjście i wybudować zbiornik podobny. Co można zrobić, żeby ktoś zaczął myśleć o ludziach, którzy tu mieszkają. Co z tym drugim zjazdem do Środy Wlkp.?		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1241	Wnoszę o wybudowanie wiaduktu między posesjami 8a/11 miejscowość Chwałkowo, wybudowanie rowu melioracyjnego od gospodarstw 12-15, gdyż jest to odcięcie ich od wody.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdują się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1242		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1243			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1244			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1245	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1246	Ponieważ: bezpieczeństwo rodziny jest ważne, uciążliwość hałasu, krajobraz "Bagien Średzkich".	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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)	Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. W kwestii Obszaru Chronionego Krajobrazu informujemy, że na żadnym z projektowanych wariantów nie występuje kolizja z OCHK "Bagna Średzkie". Ponadto OCHK jest jedną z form ochrony przyrody. Zgodnie z art.24 ust.1 pkt.2) Ustawy o ochronie przyrody na terenie OCHK mogą być wprowadzone zakazy dotyczące realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, niemniej art.24 ust.2 pkt.3) informuje, iż zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo art.24 ust.3 jasno mówi, iż „zakaz, o którym mowa w ust.1 pkt.2 nie dotyczy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak negatywnego wpływu na ochronę przyrody i ochronę krajobrazu obszaru chronionego krajobrazu”.	
Ś1247		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1248			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1249			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1250			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1251			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1252			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1253			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1254			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1255	Uważam, że wariant 1 i 2 jest dla mnie niekorzystny, ponieważ trasa przebiegałaby zbyt blisko moich zabudowań, za duży hałas i zanieczyszczenie spalinami.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1256		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1257			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1258			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1259			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1260			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1261			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1262			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1262_2			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1263	W związku z tym, że aktualne 3 zjazdy z DK11 do Środy Wielkopolskiej są przeciążone tworzą się gigantyczne korki, szczególnie przy wyjazdach z miasta na DK11, uważam że konieczna jest przynajmniej taka sama ilość zjazdów z drogi ekspresowej S11 do miasta Środa Wlkp., z którego prowadzą drogi do Swarzędza, Kostrzyna, Nekli, Wrześni, Zaniemyśla, Śremu, co potęguje ruch pojazdów w naszym mieście.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1263_2	Przebieg drogi S11 w wariantach 1 lub 2 spowoduje realne straty dla prowadzonego przeze mnie dużego gospodarstwa rolnego poprzez bardzo niekorzystne podzielenie pól uprawnych. Wariant 3, za którym się opowiadam jest dla mojego gospodarstwa neutralny. Liczę bardzo, że wygra wariant 3.	W każdym wariantach przebiegu drogi ekspresowej S11, nieruchomości które utracą dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będą miały ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1264	Dodatkowe zjazdy do miasta Środa Wlkp.	W każdym wariantach przebiegu drogi ekspresowej S11, nieruchomości które utracą dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będą miały ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1264_2		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1265			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1265_2			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1266			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1266_2			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1267			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1267_2			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1268			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1269			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1270			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1271			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1272	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1273	Jestem za wariantem 3 i pozostawieniem 3 zjazdów. Ten 3 wariant niszczy najmniej zabudowań i gospodarstw, ponieważ w większości przebiegu przez pola i lasy. Jeżeli pozostawicie tylko jeden zjazd Zaniemyśl-Środa to przejechanie przez tory kolejowe będzie graniczyło z cudem. W tej chwili trzeba stać w kolosalnych korkach, aby dostać się do Środy, a są 3 zjazdy. Gdy na dobę jedzie ok 100 pociągów to nie tak łatwo dostać się do Środy. Proszę brać pod uwagę dobro mieszkańców i jak najmniej zniszczeń.	1. Zajętość gruntów leśnych i rolnych (o wysokiej klasie bonitacyjnej) pod przyszły pas drogowy w każdym wariantcie S11, zostanie oszacowana w dokumentacji projektowej i odpowiednio uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1274	Brak drugiego zjazdu do Środy Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1275	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1276	Brak drugiego zjazdu do Środy Wlkp. Spadek wartości działek budowlanych. Dużo wyburzeń gospodarstw w wariantcie 1.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1277	Ograniczy rozwój gminy, brak drugiego zjazdu Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1278		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1279			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1280			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1281			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1282			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1283			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1284	Dwa zjazdy na Środą Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1285	Wariant 3 brak zjazdu do Środy.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1286	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ drogi wariantu 1 i 2 będą przebiegały przez ziemie dobrej klasy bonitacyjnej, natomiast wariant 3 będzie przebiegał przy liniach wysokiego napięcia oraz na ziemiach o niższych klasach bonitacyjnych.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1287	Przebieg drogi wariantu 1 i 2 będzie przebiegał przez ziemie dobrej klasy bonitacyjnej, natomiast wariant 3 jest przy liniach wysokiego napięcia oraz na ziemiach o niższych klasach bonitacyjnych. Wariant 1 i 2 zabierze ziemię rolnikom, którzy mają dostosowane pola do nawadniania, gdyż jest prowadzona na tych ziemiach intensywna produkcja warzyw, którzy dostarczają plony do pobliskiego zakładu przetwórczego ZPOW w Kijowie.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1288	Wariant 1 i 2 przebiega zbyt blisko mowo wybudowanego osiedla mieszkalnego w Brodowie.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1289	Wariant 3 jest najmniej kolizyjny dla gospodarstw rolnych i domostw. Wariant 1 i 2 jest blisko nowego osiedla mieszkalnego w Brodowie.	<p>1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>4. 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</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		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. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1290	Proszę o wybudowanie wiaduktu na drodze gminnej między posesją 8 a 11.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1291	Proszę o wybudowanie wiaduktu na drodze gminnej między posesją 8 a 11.	2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdą się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1292	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1293	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1294	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1295	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ drogi wariantu 1 i 2 będą przebiegały przez grunty o dobrej klasie bonitacyjnej, natomiast wariant 3 przechodzi przez grunty o słabszej klasie bonitacyjnej i przy liniach wysokiego napięcia. Wariant nr 3 jest najmniej kolizyjny dla gospodarstw rolnych. Wariant 1 i 2 przebiega przez grunty gospodarstw, które odstawiają produkty rolne do cukrowni w Środzie Wlkp. i ZPOW w Kijowie.	Zajętość gruntów rolnych o wysokiej klasie bonitacyjnej pod przyszły pas drogowy w każdym wariantcie S11, zostanie oszacowana w dokumentacji projektowej i odpowiednio uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1296	Wariant 3 jest najmniej kolizyjny dla gospodarstw rolnych i domostw. Wariant 1 i 2 jest blisko nowego dużego osiedla w Brodowie.	Zajętość gruntów rolnych o wysokiej klasie bonitacyjnej pod przyszły pas drogowy w każdym wariantcie S11, zostanie oszacowana w dokumentacji projektowej i odpowiednio uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1297	Proszę o wybudowanie wiaduktu na drodze gminnej między posesją 8 a 11. Po zapoznaniu się z mapą przebiegu trasy S11 jestem w szoku, że są ludzie, którzy biorą ogromne pieniądze za bardzo dużą inwestycję, a przy okazji niszczą polskiego rolnika projektując trasę S11 przez dobrej klasy gleby. A obok sami zaprojektowali wariant nr 3, gdzie są gleby słabsze. Zastanawiam się czy ktoś się temu przygląda? Może trzeba zaprosić telewizję do współpracy. Co z przygotowaniem rozbudowy trasy DK11? Kto odpowie na już poniesione koszty wykupu posesji, rozbiórki? Co z tym drugim zjazdem do Środy Wlkp.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność 4ędzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1298	Skomplikuje dojazd do Środy Wlkp.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1299	Budowa domów - uciążliwe dla mieszkańców.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1300	Ograniczy rozwój gminy Środa Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1301	Wariant 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1302	Wariant 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1303	Wariant 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1304	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1305			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1306			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1307			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1308			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1309			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1310	Jestem za pozostawieniem 3 wariantu, bo zniszczy najmniej zabudowań i gospodarstw oraz 2 zjazdów. Jeżeli zostanie tylko zjazd Zaniemyśl-Środa to nie tylko nam mieszkańcom wiosek będzie trudno dojechać do Środy, ale również karetka pogotowia nie zdąży dojechać do chorego przy takich korkach. Proszę brać pod uwagę dobro mieszkańców i jak najmniej zniszczeń.	1. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STeŚ. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1311	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ idzie korytarzem wzdłuż linii napięcia.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1312	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ idzie w korytarzu linii wysokiego napięcia.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1313	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ drogi wariantu 1 i 2 będą przebiegały przez ziemie dobrej klasy bonitacyjnej, natomiast wariant 3 będzie przebiegał przy liniach wysokiego napięcia oraz na ziemiach o niższych klasach bonitacyjnych.	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>4. 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.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1314	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1315	Po zapoznaniu się z mapą przebiegu S11 jestem w ogromnym szoku, że są ludzie, którzy biorą ogromne pieniądze za bardzo dużą inwestycję, a przy okazji niszczą polskiego rolnika projektując trasę S11 przez dobrej klasy ziemie, a obok sami zaprojektowali wariant nr 3, gdzie są gleby dużo słabsze. Zastanawiam się czy ktoś się temu przygląda. Może trzeba zaprosić telewizję do współpracy. Co z przygotowaniem rozbudowy DK11, kto odpowie na już poniesione koszty wykupu posesji, rozbiórki, co z drugim zjazdem do Środy Wlkp.	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych,</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1316	Budowa wiaduktu pomiędzy posesjami 9-11. Jestem za wariantem 3, ponieważ u nas jest dobra gleba rozwinięta produkcja warzywnicza, rozwinięta sieć nawadniająca z przyłączami, bardzo dobre gleby.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdują się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji. 4. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1317	Wybieram wariant nr 3, ponieważ będzie niska likwidacja gospodarstw rolnych. Proponuję budowę drogi wariantem 3 na mniej urodzajnych glebach i niskiej zabudowie gospodarstw rolnych czyli zamieszkałych.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1318	Wariant nr 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolne - częściowo droga przechodzi przez lasy i pola o słabej jakości. Pozostałe warianty przechodzą tuż obok wielu zamieszkałych gospodarstw. Proszę o uwzględnienie drugiego wjazdu do Środy Wlkp.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1319	Wybieram wariant nr 3, ponieważ poprowadzenie tamtędy drogi ekspresowej S11 będzie skutkowało najmniejszym uszczerbkiem gospodarczym w naszej gminie. Pozostałe warianty zakładają likwidację budynków oraz marnowanie ziem wysokiej klasy pod budowę drogi. Proszę pamiętać, że bardzo duży odsetek osób zamieszkujących tereny objęte pierwszymi dwoma wariantami utrzymuje się właśnie z rolnictwa - szkoda marnować potencjał tych ziem skoro S11 można by poprowadzić przez tereny mniej urodzajne, a więc przez wybrany przeze mnie nr 3. Wybór wariantu ostatniego będzie najmniej niekorzystny dla zdrowia mieszkańców, którzy mieszkają blisko rozważanych nr 1 i 2, w których jest więcej niż w przypadku nr 3.	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>4. 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.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1320	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1321			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1322			Brak stanowiska
Ś1323			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1324			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1325	Dwa zjazdy na Środa Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1326		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1327	Wnioskuje o drugi zjazd do Środy Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Wybór wariantu 3.
Ś1328		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1329			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1330	Wariant 1 jest niekorzystny dla zakładu pracy: Stacji Doświadczalnej Oceny Odmian degradowałby ziemię przeznaczoną na doświadczenia, redukowałby miejsca pracy.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1331		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1332			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1333			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1334			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1335			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1336	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1337	Budowa wiaduktu pomiędzy posesjami 9-11. Jestem za wariantem 3, ponieważ są bardzo dobre gleby, wysoka produkcja roślinna, która zapewnia paszę do hodowli bydła mięsnego.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdą się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

Pododcinek A: Kórnik – Jarocin

TOM I III. – UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA – Tabelaaryczne zestawienie wniosków i protestów mieszkańców wraz z odpowiedziami

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		4. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	
Ś1338	Popieram wariant 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1339	Wariant 3 jest najkorzystniejszy jeżeli chodzi o wykorzystanie gruntów. Przebiega on częściowo lasami i na gruntach słabej jakości chociaż trzeba uruchomić drugi zjazd do Środy, który pomoże w komunikacji.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd., 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1340	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1341	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1342			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1344	Likwidacja gospodarstw o dużej produkcji rolniczej i warzywnej w wariantach 1 i 2 będzie dużą stratą dla rolników. W wariantach 1 i 2 jest najwięcej gospodarstw zamieszkałych co skutkować będzie niekorzystnie dla zdrowia przebieg drogi S11.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1345	Wariant 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolne - częściowo droga przechodzi przez lasy i pola słabej jakości. Pozostałe warianty przechodzą przez wiele zamieszkałych gospodarstw.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1346	Wariant 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolne - częściowo droga przechodzi przez lasy i pola słabej jakości. Pozostałe warianty przechodzą przez wielu zamieszkałych gospodarstw, w kilku przypadkach przechodzą przez gospodarstwa więc łączy się to z ich wyburzeniem. Proszę o uwzględnienie drugiego wjazdu do Środy Wielkopolskiej.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1347		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1349			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1350			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1351			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1352			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1353			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1354			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1355			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1356			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1357	Ziemie zabrane pod budowę drogi w wariantach 1 i 2 są bardzo żyzne, natomiast w przypadku wariantu 3 są to gleby lekkie, piaszczyste o słabszej klasie.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1358		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1359			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1360			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1361			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1362			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1363	Wariant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1364	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1365	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1366	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1367	Wariant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1368			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1369			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1370			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1371			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1372			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1373			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1374			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1375	Brak drugiego zjazdu Środa Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1376	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1377	Variant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1378	Variant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1379	Variant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1380	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1381	Variant nr 3 brak drugiego zjazdu do Środy.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1382	Variant nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1383	Variant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1384	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1385	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1386	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1387	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1388	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1389	Spośród wszystkich wariantów uważam, że wariant 3 jest najmniej inwazyjny i niszczy najmniejszą ilość gospodarstw.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1390	Brak zjazdu	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1392	Zahamowanie rozwoju wsi Chwałkowo.	Rozwój miejscowości nie zostanie zahamowany. Wszystkie nieruchomości które na skutek budowy drogi S11 zostaną podzielone, będą miały dostęp do drogi publicznej, a właściciele gruntów przejętych pod drogę ekspresową otrzymają stosowne odszkodowanie.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1393	Jestem za wariantem nr 3. Jest on najmniej inwazyjny. W większości przebiega przez tereny niezamieszkałe, pola i lasy oraz o pozostawienie przynajmniej dwóch zjazdów, a najlepiej trzech. Pozostawienie tylko jednego zjazdu Zaniemyśl - Środa to nam mieszkańcom ościennych wiosek przyjdzie do Środy chodzić pieszo. Pokonanie przejazdu kolejowego w tej chwili jest utrudnione przy trzech zjazdach (gdzie na dobę jeździ ok. 100 pociągów). Bardzo proszę wziąć to pod uwagę. dwa pierwsze warianty przebiegają zbyt blisko zabudowań i niszczą wiele gospodarstw. Nie można brać pod uwagę tylko krajobrazów przyrodniczych - one są wszędzie. przede wszystkim pod uwagę należy brać dobro mieszkańców, najmniej zniszczeń.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 4. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 5. Skrzyżowania drogi ekspresowej z liniami PKP będą dwupoziomowe i ruch kolejowy nie będzie miał wpływu na ruch na drodze ekspresowej. Natomiast linia kolejowa ograniczająca dostęp do Środy Wlkp. jest poza zakresem opracowania S11.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1394	Brak drugiego zjazdu do Środy. Spadek wartości działek budowlanych. Dużo wyburzeń w wariantcie nr 1.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1395	Brak drugiego zjazdu do Środy Wlkp. Spadek wartości działek budowlanych w okolicy. Nie odciąży ruchu lokalnego. Ograniczy działalność rolniczą. Dużo wyburzeń i likwidacji gospodarstw - bezpośrednio i pośrednio.	3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1396		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1397			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1398	Prosimy o wybudowanie wiaduktu na drodze gminnej pomiędzy posesją 8 a 11.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdą się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1399	[brak stanowiska]	Brak stanowiska	Brak stanowiska
Ś1400	Wariant 3 jest najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym i społecznym. Prosimy o drugi zjazd do Środy.	1. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1401		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1402	Wariant 3 przebiega częściowo lasami i polami na gruntach o słabej jakości, jest najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym i społecznym.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1403	Wariant 3 najmniej ingeruje w grunty rolne.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1404	Dotyczy hałasu samochodów.	W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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,	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		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.	
Ś1405	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1406	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1407	Jestem za wariantem nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1408	Budowa wiaduktu pomiędzy posesją 9 - 11. Jestem za wariantem nr 3.	1. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 2. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 3. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdą się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1409	Jestem za wariantem nr 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1410	Wnioskuje za wariantem 3, ponieważ jestem osobą związaną z rolnictwem z urodzenia i wykształcenia. Dla mnie jako osoby myślącej na przyszłość ziemia uprawna tak wysokiej klasy (2-4) jaka jest na terenie od Środy Wlkp do Pigłowic sprzyja uprawie warzyw, zbóż (pszenica), okopowych (buraki cukrowe), strączkowych (rzepak). Wariant nr 3 obejmuje już grunty klasa 4, 5, a nawet 6.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1411	Po zapoznaniu się z przebiegiem drogi s11 jestem ogromnie zaniepokojony faktem, że trasa będzie budowana na gruntach dobrej bonitacji. Na terenie naszej miejscowości prowadzona jest produkcja warzyw, buraków cukrowych, ziemniaków i zbóż. Przez co proponuje wybór wariantu nr 3, gdzie gleby są dużo słabsze.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1412		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1413			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1414			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1415	Wariant nr 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1416			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1417			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1418			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1419			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1420			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1421			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1422			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1423			Wybór wariantu 3.
Ś1424			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1425			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1426			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1427			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1428			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1429			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1430			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1431	Wariant 1 znajduje się praktycznie przy miejscu mojego zamieszkania. Wpłynie to na komfort naszego życia. Ponadto droga ma powstać pomiędzy trzema mniejszymi lasami. W tych okolicach znajduje się bardzo dużo zwierząt, które migrują. Zaszkodzi i zaburzy to ekosystem.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		4.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 5.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1432		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1433			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1434			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1435			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1436			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1437			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1438			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1439	Apelujemy, żeby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11. Na naszych polach uprawnych są min. Buraki cukrowe, ziemniaki, pomidory i inne warzywa na dobrej jakości ziemi.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Wybór wariantu 3.
Ś1440	Wariant 1 znajduje się bardzo blisko miejsca mojego zamieszkania. Droga w tym wariantcie pogorszy komfort życia mi i mojej rodzinie. Ponadto w tym obszarze znajdują się słupy wysokiego napięcia i wydaje mi się, że utrudnią budowę drogi ekspresowej w tym miejscu.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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,	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Kolizja z linią NN 400kV występuje dla każdego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 5. Wszelkie kolizje z pasem drogowym przyszłej drogi S11 zostaną usunięte. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdują się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	
Ś1441		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1442			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1443			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1444			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1445			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1446			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1447			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1448			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1449	W pełni zgadzam się z opinią męża.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1450	Jestem za wariantem 3, ponieważ przebiega on na glebach słabych, nieurodzajnych. Proponowany wariant 2 przebiega na żyznych glebach, z których rolnicy mają urodzajne plony. Nowa trasa S11 przepołowi wszystkie gospodarstwa na pół, będzie problemem dojazd do tych pól.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		3. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 4. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	
Ś1451	Ze względu na ochronę dobrej jakości gruntów wariant 3 jest korzystny ze względów ekonomicznych i sportowych.	1. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ. 2. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1452	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1453	Uważam, że 1 zjazd to mało. Wariant nr 3 jest najkorzystniejszy, gdyż przebiega przez lasy i nieużytki. Jest najmniej ingerujący w grunty orne. Rolnicy z 3 wariantu będą najbardziej zadowoleni.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 4. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1454	Wariant 3 jest najbardziej korzystny pod względem społecznym. Prosimy o drugi zjazd do Środy.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają możliwość rozwoju miasta Środa Wlkp. i okolic. 2. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1455	Apelujemy, żeby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11. Na naszych polach uprawnych są min. Buraki cukrowe, ziemniaki, pomidory i inne warzywa na dobrej jakości ziemi.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają możliwość rozwoju miasta Środa Wlkp. i okolic. 2. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Wybór wariantu 3.
Ś1456	Apelujemy, żeby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11. Na naszych polach uprawnych są min. Buraki cukrowe, ziemniaki, pomidory i inne warzywa na dobrej jakości ziemi.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają możliwość rozwoju miasta Środa Wlkp. i okolic. 2. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1457	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1458	Wariant 3 przebiega częściowo lasami i polami słabej jakości, jest najmniej inwazyjny dla społeczeństwa. Proszę o rozważenie drugiego zjazdu do Środy Wlkp.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 4. 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. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 7. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1459	Jestem za wariantem 3, ponieważ najmniej ingeruje w grunty rolne - droga częściowo przechodzi przez lasy i pola o słabej jakości piaszczyste gleby. Proszę o uwzględnienie drugiego wjazdu do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1460	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1461	Wariant 3 jest najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym i społecznym. Prosimy o drugi zjazd do Środy. Przebiega częściowo lasami i polami o słabej jakości gleb.	<p>1. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ.</p> <p>2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p> <p>4. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1462	Jestem za wariantem nr 3, dlatego że będzie przebiegał na glebach słabych kl. V, VI, oddalony od zabudowań ludzkich. Wariant 2 jest niekorzystny, bo przebiega na dobrych glebach, uprawia się tu duże [...] warzyw buraków, rzepaku, a rolnicy zainwestowali w specjalistyczny sprzęt. Mieszkańcy byliby narażeni na nieustanny hałas, stres co szkodzi zdrowiu.	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1463	Wybieram wariant 3, ponieważ nie chcemy hałasu, blisko zabudowań, spalin samochodów. Tutaj ziemie są dobrego gatunku nadające się do różnych upraw warzyw.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1464	Wariant 3 przebiega częściowo lasami i polami na gruntach słabej klasy jest najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym i społecznym.	<p>1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1465	Wariant 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolne. Pozostałe warianty przechodzą tuż obok mojej posesji ok 150 m.	<p>1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych,</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	
Ś1465_2	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ przebiega on na glebach słabych nieurodzajnych. Proponowany wariant 2 przebiega na naszych glebach, z których rolnicy mają urodzajne plony. Nowa trasa S11 przepołowi wszystkie gospodarstwa na pół, będzie problem z dojazdem do tych pól.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1465_3		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1466	Szanowni Państwo, jestem za wariantem nr 3, ponieważ jest on oddalony od zabudowań i przebiega przez słabe gleby klasy V-VI. Warianty 1 i 2 przebiegają przez gleby, gdzie jest prowadzona produkcja: warzyw, buraków cukrowych, ziemniaków, kukurydzy, zbóż. Rolnicy obawiają się co z kredytami w chwili dożywotnio straconego zakładu pracy. Ingerencja w infrastrukturę: 3x linia wodociągowa, 4x linia telefoniczna, 1x linia internetowa, 3x linia drenażu oczyszczalni ścieków, 1x linie elektryczna (podziemna), 2x linia instalacji nawadniająca, 1x linia napowietrzająca wys. napięcia (2 słupy 15kV).	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Wszelkie kolizje z pasem drogowym przyszłej drogi S11 zostaną usunięte. 4. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdą się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1467	Wnoskuję za wariantem 3, ponieważ jestem osobą związaną z rolnictwem z urodzenia i wykształcenia. Dla mnie jako osoby myślącej na przyszłość ziemia uprawna w okolicy Środy Wlkp. do Pigłowic klasa 2-4 to wysokie plony warzyw, zbóż, okopowych i strączkowych.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1468	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny na gruntach rolnych bardzo dobrej klasy.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1469	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny na gruntach rolniczych dobrej i bardzo dobrej jakości.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1470	Wariant 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolne - częściowo droga przechodzi przez lasy i pola o słabej jakości - ubogie i piaszczyste gleby. Proszę o uwzględnienie drugiego wjazdu do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1471	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny na gruntach rolniczych dobrej i wysokiej jakości. Proszę o drugi zjazd do Środy.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłostaw). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1472	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny na gruntach rolniczych dobrej i bardzo dobrej jakości. Proszę o drugi zjazd do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1473	Wariant 3 jest najbardziej korzystny, bo częściowo przebiega lasami i po gruntach słabej jakości. Proszę o uwzględnienie drugiego zjazdu do Środy Wielkopolskiej, ponieważ jeden nie rozładuje już obecnych trudności komunikacyjnych.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1474	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ przebiega on na glebach słabych nieurodzajnych. Proponowany wariant 2 przebiega na naszych glebach, z których rolnicy mają urodzajne plony. Nowa trasa S11 przepołowi wszystkie gospodarstwa na pół, będzie problem z dojazdem.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1475	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ przebiega on na glebach słabych nieurodzajnych. Proponowany wariant 2 przebiega na naszych glebach, z których rolnicy mają urodzajne plony. Nowa trasa S11 przepołowi wszystkie gospodarstwa na pół, będzie problem dojazdu do tych pól.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1476	Apelujemy, żeby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11. Na naszych polach uprawnych są min. Buraki cukrowe, ziemniaki, pomidory i inne warzywa na dobrej jakości ziemi.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Wybór wariantu 3.
Ś1477	Apelujemy, żeby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11. Na naszych polach uprawnych są min. buraki cukrowe, ziemniaki, pomidory i inne warzywa na dobrej jakości ziemi.		Wybór wariantu 3.
Ś1478	Apelujemy, żeby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11. Na naszych polach uprawnych są min. buraki cukrowe, ziemniaki, pomidory i inne warzywa na dobrej jakości ziemi.		Wybór wariantu 3.
Ś1479		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1480			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1481			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1482	Szanowni Państwo, proponuję, aby droga ekspresowa S11 przebiegała za rowem melioracyjnym.	Trasa drogi ekspresowej S11, na wysokości działek 109/1 i 109/2 w obrębie Chwałkowo, będzie przebiegała po północnej stronie istniejącego rowu melioracyjnego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1484	Szanowni Państwo, zwracam się w uprzejmą prośbą o pozytywne rozpatrzenie mojego wniosku, ponieważ przez moją działkę przechodzi instalacja elektryczna do deszczowni, oczyszczalnia przydomowa odchodząca do rowu oraz dobrej klasy ziemia. Proponuję, aby droga ekspresowa przebiegała za rowem melioracyjnym oraz wiadukt został wybudowany pomiędzy domami nr 9 a 11 w miejscowości Chwałkowo.	1. Trasa drogi ekspresowej S11, na wysokości działek 109/1 i 109/2 w obrębie Chwałkowo, będzie przebiegała po północnej stronie istniejącego rowu melioracyjnego. 2. Na terenie obrębu Chwałkowo aktualnie są dwa miejsca, w których przewidziano możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej w następujących miejscach: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo. 3. Zasadność budowy dodatkowego wiaduktu w Chwałkowie zostanie poddana analizie po zaprojektowaniu jezdni dodatkowych i zweryfikowaniu dostępu nieruchomości do dróg publicznych. 4. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdują się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1485	Jestem za wariantem nr 3, dlatego że jest najkrótszy, nie ma żadnych wyburzeń i jest położony na terenach nierolniczych.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1486	Opowiadam się za wariantem nr 3 drogi ekspresowej nr S11.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1487	Opowiadam się za wariantem drogi ekspresowej S11 nr 3 z uwagi na najkrótszy przebieg. Wariant ten położony jest na terenach leśnych, gdzie nie ma wyburzeń domów.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1488	Wariant nr 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolnicze, częściowo przechodzi lasami i polami o słabej jakości (słabe, piaszczyste gleby). Proszę o uwzględnienie drugiego wjazdu do Środy Wlkp.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1489	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1490	Wariant nr 3 przebiega częściowo lasami i polami o słabej jakości.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1491	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1492	Jestem za wariantem nr 3, ponieważ idzie w korytarzu linii wysokiego napięcia.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1493	Wariant 3 jest najmniej kolizyjny dla domostw. Wariant 1 i 2 przebiegają zbyt blisko osiedla w Brodowie.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1494	Wariant 1 oraz 2 ma przebiegać blisko osiedla mieszkalnego. Wariant 3 jest najmniej kolizyjny dla domostw i gospodarstw rolnych.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1495	Ziemie zabrane pod budowę drogi w wariantach 1 i 2 są bardzo żyzne, natomiast w przypadku wariantu 3 są to gleby lekkie, piaszczyste o słabszej klasie bonitacyjnej.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1496	[brak stanowiska]	Brak stanowiska	Brak stanowiska
Ś1497		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1498			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1499			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1500			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1501			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1502			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1503			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1504			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1505			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1506			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1507			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1508			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1509			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1510	Przebieg drogi proponowanej w wariantcie nr 1 znajduje się na najlepszych ziemiach, brak dodatkowego węzła zjazdowego od drogi Kórnickiej.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1511		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1512			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1513			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1514			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1515			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1516			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1517			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1518			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1519			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1520	Wariant 3 jest korzystny dla ochrony gruntów o wysokiej jakości. Proszę o drugi zjazdu do Środy Wlkp.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1521	Wariant 3 jest korzystny dla rozwoju gospodarstw rolnych.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1522	Wariant 3 chroni pola o dobrej i bardzo dobrej jakości gleb. Jest korzystny pod względem ekonomicznym i społecznym.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1523		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1524			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1525			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1527	Prosimy o wybudowanie wiaduktu na drodze gminnej między posesją 8 a 11. Po zapoznaniu się z mapą przebiegu S-11 jesteśmy w ogromnym szoku że są ludzie którzy biorą ogromne pieniądze za bardzo dużą inwestycję a przy okazji niszczą polskiego rolnika projektując S-11 przez dobrej klasy gleby. A obok sami zaprojektowali wariant nr 3 gdzie są gleby dużo słabsze. Zastanawiam się czy ktoś się temu przygląda? Może trzeba zaprosić telewizję do współpracy. Co z przygotowaniem rozbudowy DK11? Kto odpowie za już poniesione koszty wykupu posesji, rozbiórki, co z drugim zjazdem do Środy Wlkp.?	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Zgodnie z art. 10 Ustawy o drogach publicznych, istniejąca droga krajowa nr 11 z chwilą oddania do użytkowania drogi ekspresowej S11, zostanie pozbawiona kategorii drogi krajowej i zostanie zaliczona do kategorii drogi wojewódzkiej. 4. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłostaw). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 5. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1528	Jestem za wariantem nr 3	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1529	Akceptuję wariant 3 dlatego ze jest najkorzystniejszy dla otoczenia. Niższa struktura gleb. Mniejsza zabudowa gospodarcza co w wariantach 1 i 2 nastąpiło by dzielenie pól rolniczych o wysokiej klasie ziemi. Gdzie rolnicy uprawiają kukurydzę, buraki cukrowe i dużą ilość warzyw	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1530	Wariant 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolne, częściowo droga przejdzie przez lasy i pola o słabszej jakości. Pozostałe warianty przechodzą tuż obok zabudowań.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1531	Wybieram wariant nr 3 ponieważ wyrządzi on najmniejsze szkody terenowe przez [...] zostanie poprowadzony. Wariant nr 1 i 2 [...] wymaga zajęcia gleb o wysokiej klasie bonitacji co [treść nieczytelna]	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych,	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	
Ś1532		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1533			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1534			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1535			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1536			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1537			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1538	Ziemie zabrane pod budowę drogi o wariantach 1 i 2 są bardzo żyzne, natomiast w przypadku wariantu nr 3 są to gleby lekkie, piaszczyste i o słabszej klasie	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1539	Jestem za wariantem nr 3 ponieważ przebiega korytarzem linii wysokiego napięcia	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1540	Przebieg drogi wariant 1 i 2 będzie przebiegał przez ziemie dobrej klasy bonitacyjnej, natomiast wariant 3 jest przy liniach wysokiego napięcia oraz ziemiach niższych klas bonitacyjnych. Wariant 1 i 2 zabierze ziemie rolnikom, którzy mają dostosowane pola do nawadniania gdyż jest prowadzona na tych ziemiach intensywna produkcja warzyw które dostarczają plony do pobliskich zakładów przetwórstwa ZPOW w Kijewie.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1541	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1542	Jestem za wariantem nr 3 dlatego że będzie przebiegał na glebach V i VI klasy. Będzie oddalony od zabudowań mieszkańców. Natomiast proponowany wariant 2 jest niekorzystny bo przebiega po dobrych glebach gdzie uprawiane są warzywa, duże areale buraków, rzepaku dają wysokie plony, rolnicy zakupili specjalny sprzęt. Będziemy narażeni na [...] hałas co jest szkodliwe dla zdrowia.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1543		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1544			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1545			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1546	Przy wariacie nr 3 w gminie Środa Wlkp. występuje mała ilość osłon akustycznych oraz brak wyburzeń budynków, mała ilość zwierząt ptaków pod ochroną.	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1547	Mała ilość osłon akustycznych, brak wysiedleń i wyburzeń, mała ilość ptaków i zwierząt będących pod ochroną	1. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1548	Wariant nr 3 jest najmniej ingerujący w grunty rolnicze wysokich klas uważam że potrzebne są wjazdy i zajady z drogi ekspresowej do Środy Wlkp.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Ś1550	Wariant nr 3 jest najmniej kolizyjną opcją która nie przewiduje żadnych wyburzeń. W wariantach nr 1 i nr 2 przewiduje się wyburzenia. Wariant nr1 i nr 2 przechodzi przez pola na których przez wiosnę i jesienią grupują się ptactwo do odlotu i są dla nich przystania do odpoczynku na dalszy lot. Obydwa warianty 1 i 2 przechodzą przez lasy w których znajduje się ostoja dzikich zwierząt. Bliskość wariantu 1 i 2 spowoduje także zastopowanie rozwoju wielu wsi w gminie Środa Wlkp. w tym Brodowa jednej z najszybciej i najbardziej rozwijających się w gminie.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji. Bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. przyczyni się do rozwoju tego rejonu.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1551	Wariant nr 3 jest najmniej kolizyjną opcją prowadzona przez pola i lasy. Z kolei warianty 1 i 2 przebiegają zbyt blisko mojego miejsca zamieszkania. Brodowo to miejsce z potencjałem do rozwoju i inwestują tu deweloperzy co wpłynie znacząco na zwiększenie granic tej wsi. Wariant nr 1 i nr 2 z pewnością odstrasza potencjalnych mieszkańców (deweloper naszego osiedla już wstrzymał budowę II etapu osiedla do momentu decyzji gdzie będzie przebiegała S11. Ze względu na rozwój przemysłowy Środy Wlkp. okoliczne wsie (w tym Brodowo Murzynowo Leśne, Marianowo) stanowią pewnego rodzaju sypialnie Środy Wlkp. gdzie ludzie szukają ciszy i spokoju.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1552	Jestem właścicielem działki nr 466/12 oraz 466/14 w Murzynowie Leśnym.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3.
Ś1553	Przy wariacie nr 3 w gminie Środa Wlkp. występuje mała ilość osłon akustycznych oraz brak wyburzeń budynków.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnią kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1555	Przy wariacie nr 3 w gminie Środa Wlkp. występuje mała ilość osłon akustycznych oraz brak wyburzeń budynków.	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.</p> <p>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STES.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1556	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny na gruntach rolniczych dobrej i bardzo dobrej jakości i nie zaszkodzi produkcji rolnej z tych terenów. Drugi zjazd do Środy wpłynie na rozładowanie obecnego i przyszłego natłoku samochodów.	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1557	Wariant 3 jest najmniej inwazyjny	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1558	Jestem za wariantem 3, ponieważ jest korzystny bo będzie przebiegał na glebach klasy V i Vi. Dużym plusem jest to że będzie odsunięty od siedzib ludzkich. Natomiast proponowany wariant nr 2 jest niekorzystny. Chodzi o gleby dobrej klasy gdzie uprawiane są duże areale warzyw, buraków i rzepaku. Chodzi też o narażenie hałasu co szkodzi zdrowiu	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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 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.</p> <p>4.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1559	Wybieramy wariant nr3. Ponieważ nie chcemy hałasu blisko zabudowań, spalin samochodów. Tutaj ziemie są dobrego gatunku nadające się do różnych upraw warzyw.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).</p> <p>Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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 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.</p> <p>2. 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</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		drogowym. Na terenie przylegającym do pasa drogowego nie stwierdzono przekroczeń wartości zanieczyszczenia powietrza wynikającego z ruchu drogowego. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	
Ś1560	Jestem za wariantem 3. Ponieważ przebiega on na glebach słabych nieurodzajnej proponowany wariant 2 przebiega na żyznych glebach z których rolnicy mają urodzajne plony. Nowa trasa S11 przepołowi wszystkie gospodarstwa na pół, będzie problem dojazdem do tych pól.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 4. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1561		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1562			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1563			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1564			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1566		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1567	Wariant 3		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1568			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1569			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1570			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1571			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1572			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1573			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1574	Wariant 1 i 2 przebiega blisko nowego osiedla mieszkaniowego w Brodowi. Wariant 3 jest już najmniej kolizyjny dla domostw i gospodarstw rolnych. Ziemie zabrane pod budowę drogi w wariantach I i II są bardzo żyzne, natomiast w przypadku wariantu III są to gleby lekkie, piaszczyste o słabszej klasie bonitacyjnej.	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p> <p>3. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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 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.</p> <p>4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1575	Jesteśmy za wariantem 3 ponieważ idzie w korytarzu linii wysokiego napięcia	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1576	Uważam że w tej sytuacji najlepszym i najmniej inwazyjnym rozwiązaniem jest warianty. W większości przebiegają przez tereny nie zamieszkane pola i lasy. Nie możemy się tu tłumaczyć krajobrazami przyrodniczymi [dalsza część nieczytelna]	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1577	Brak rozwoju rolniczego	<p>1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1578		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1579	Droga ekspresowa S11 w wariantach [...] oddalenie od posesji położonych w Słupi Wielkiej i Annopolu, [część nieczytelna]	Oddalenie spowoduje wyburzenia w innych lokalizacjach jak np. Jaszkowo, Płaczki czy Śnieciska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1580	Oddalenie drogi ekspresowej S11 od miejscowości Słupia Wielka i Annopole w wariantach innym niż wariant 3 grozi protestami mieszkańców	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1581	Wariant 3 moim zdaniem najmniej dotyka nieruchomości mieszkańców [...] i projekt uwzględnia najdalszą odległość od szkoły	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1582	Pragnę mieć spokój pod oknami oraz pracę, gdyż wariant 1 i 2 zabierze nam grunty orne	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi.</p> <p>5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1583	Spokój pod oknami i spokojną pracę	<p>1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1584		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1585			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1586	Planowany jeden węzeł dla Środy Wlkp. To duży błąd. Obserwując duży ruch na istniejących węzłach tego S11 np. [...] pojedynczy węzeł będzie stanowił wąskie gardło dla osób dojeżdżających do pracy w Poznaniu lub Jarocinie. Korzystnie z [...] obecne trasy 11 nie jest rozwiązaniem gdyż nie poprawia bezpieczeństwa ani komfortu dojazdu do Poznania lub Jarocina. A ponieważ podwyższenie bezpieczeństwa i komfortu powinno być najważniejszą funkcją nowej drogi.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1587		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1588			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1589			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1590	Jestem za wariantem 3 ponieważ będzie on przebiegał na glebach słabszych w przewodzie V i VI klasy, będzie odsunięty od siedzib ludzkich nie wymaga wyburzeń budynków. Proponowany wariant 2 przebiega na dobrych glebach które pozwalają na dużych arealach siać buraki, pszenicę, rzepak, duże warzywa. Rolnicy zainwestowali w budowę chłodni, magazynów, przechowalni na te warzywa. Zakupili nowe traktory i specjalistyczny sprzęt do uprawy tych warzyw, po prostu te ziemie są urodzajne, dają wysokie plony, zyski i zatrudnienie dla ludzi. Trasa nr 2 która będzie biegła między wioskami będzie powodowała hałas, szum który stresująco i negatywnie wpłynie na organizm ludzki. Zaniemyśl i Krzykosy którzy dbają o swoje lasy i zwierzynę leśną aby nie ucierpieli( też mają rację) ale myślę że dobro człowieka powinno być ważniejsze niż dobro zwierząt leśnych.	1. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd. 3.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 4.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajątość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
Ś1591	Wnioskuję o drugi zjazd do Środy Wlkp.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1
Ś1592	Nie jestem za jednym zjazdem do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1593	Nie jestem za jednym zjazdem do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1594	Nie jestem za jednym zjazdem do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1595	Nie jestem za jednym zjazdem do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1596	Nie jestem za jednym zjazdem do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1597	Nie jestem za jednym zjazdem do Środy Wlkp.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1598		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 3.
Ś1599			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1600	Nie wyrażam zgody na realizację wariantu 1 lub 2 budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik-Ostrów Wlkp. w miejscowości Chwałkowo. Odrzucenie tych wariantów spowodowane jest faktem, że działka, którą posiadam 132/7 w tej miejscowości znacznie straci na wartości. Całe życie mieszkam na wsi i w tym najbardziej cenię sobie spokój, przestrzeń i kontakt z naturą. Ta inwestycja nie tylko źle wpływa na zdrowie i komfort życia (zbyt wysoki poziom hałasu) jaki i na brak rozwoju całej miejscowości. W związku z powyższym proszę o realizację wariantu 3.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2. 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. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STeŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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,	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1601	Nie wyrażam zgody na realizację wariantu 1 lub 2 budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik-Ostrów Wlkp. w miejscowości Chwałkowo. Odrzucenie tych wariantów spowodowane jest faktem, że działka, którą posiadam 132/7 w tej miejscowości znacznie straci na wartości. Całe życie mieszkam na wsi i w tym najbardziej cenię sobie spokój, przestrzeń i kontakt z naturą. Ta inwestycja nie tylko źle wpływa na zdrowie i komfort życia (zbyt wysoki poziom hałasu) jaki i na brak rozwoju całej(...). W związku z powyższym proszę o realizację wariantu 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1602	Nie wyrażam zgody na realizację wariantu 1 lub 2 budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik-Ostrów Wlkp. w miejscowości Chwałkowo. Odrzucenie tych wariantów spowodowane jest faktem, że działka, którą posiadam 132/7 w tej miejscowości znacznie straci na wartości. Całe życie mieszkam na wsi i w tym najbardziej cenię sobie spokój, przestrzeń i kontakt z naturą. Ta inwestycja nie tylko źle wpływa na zdrowie i komfort życia (zbyt wysoki poziom hałasu) jaki i na brak rozwoju całej(...). W związku z powyższym proszę o realizację wariantu 3.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1603	Nie wyrażam zgody na przebieg drogi krajowej S11 przez moją działkę 128/1 w Chwałkowie gm. Środa Wlkp. Jestem za odrzuceniem wariantów 1 i 2 budowy drogi krajowej S11 oraz przebudowa drogi powiatowej nr 367 ze względu na bliskość położenia budynku mieszkalnego co spowoduje ogromny poziom hałasu, który jest szkodliwy dla zdrowia mojego i całej mojej rodziny.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		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. 5.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1604	Nie wyrażam zgody na przebieg drogi S11 przez moją działkę 128/1 w Chwałkowie gm. Środa Wlkp. Wariant 1i 2 budowy drogi S11oraz przebudowa drogi powiatowej nr 367 spowoduje całkowite zrujnowanie mojego gospodarstwa w związku z niemożliwością dalszego rozwoju i rozbudowy. Gospodarstwo jest moim jedynym źródłem utrzymania. Ponadto ze względów agrotechnicznych spowoduje to ogromne utrudnienie i [...] uniemożliwienie uprawy reszt areału na działce. Więc jestem za wariantem nr 3 albo proszę o przesunięcie wariantu nr 2i 3 tak aby nie [...] mi działki 128/1 na której prowadzone jest gospodarstwo.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1605	Najlepszym wariantem dla drogi S11 jest wariant 3. Wskazany wariant jest najkrótszy ze wszystkich proponowanych co za tym idzie będzie tańszy w budowie. Potrzebny również byłby dodatkowy zjazd do miasta Środa Wlkp. Aby zniwelować zakorkowanie do miasta.	1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		<p>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Ocena poszczególnych wariantów przebiegu drogi ekspresowej pod kątem aspektów środowiskowych, społecznych (preferencje mieszkańców, liczba wyburzeń), techniczno-ekonomicznych oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego zostanie dokonana w analizie wielokryterialnej wchodzącej w skład opracowań STEŚ.</p>	
Ś1606	[treść wniosku nieczytelna]	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Ś1607	Swój wybór dokonuje ze względu na zachowanie (...)dalszego rozwoju poprzez osiedlenie się nowych mieszkańców na działkach znajdujących się blisko przy wariantie 1i2. Brak (...)szlaków migracyjnych zwierząt w lesie Marianowa Brodowskiego na linii granicznej wsi Marianowo Brodowskie a Murzynowo Kościelne.	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 5.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 6. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	
Ś1608	Najlepszym wariantem dla drogi S11 jest wariant 3. Wskazany wariant jest najkrótszy ze wszystkich proponowanych co za tym idzie będzie tańszy w budowie. Potrzebny również byłby dodatkowy zjazd do miasta Środa Wlkp. Aby zniwelować zakorkowanie do miasta.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1609	Jestem za wariantem 3, gdyż jest najbardziej oddalony od moich zabudowań. Wariant 1 i 2 przechodzi bardzo blisko mojego domu, gospodarstwa, dzieli nam pole uprawne na pół, Tras 1i 2odcina nam nawodnienie pól. Gospodarstwo żyje z uprawy bardzo wczesnych ziemniaków, które potrzebują nawodnienia. Zdecydowanie nie zgadzam się na wariant 1 i 2, gdyż zakłóci nam spokój i harmonię naszego życia rolnika.	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględni kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Ś1610	Jestem za wariantem 3, gdyż jest najbardziej oddalony od moich zabudowań. Wariant 1 i 2 przechodzi bardzo blisko mojego domu, gospodarstwa, dzieli nam pole uprawne na pół, Tras 1i 2odcina nam nawodnienie pól. Gospodarstwo żyje z uprawy bardzo wczesnych ziemniaków, które potrzebują nawodnienia. Zdecydowanie nie zgadzam się na wariant 1 i 2, gdyż zakłóci nam spokój i harmonię naszego życia rolnika.		Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA			
		4. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	
Ś1611	Centralny Ośrodek Badań Odmian Roślin Uprawnych (COBORU) w Słupi Wielkiej, odnosząc się do spotkania konsultacyjnego, które odbyło się w Środzie Wlkp. W dniu 16.05.2019r. w sprawie budowy drogi ekspresowej S11, niniejszym wyraża swoje stanowisko w sprawie realizacji planowanej inwestycji drogowej. COBORU jest jedyną w kraju jednostką organizacyjną nadzorowaną bezpośrednio przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, powołaną do realizacji ustawowych zadań Państwa w zakresie kontroli postępu odmianowanego na rzecz polskiego rolnictwa. Z uwagi na rangę realizowanych zadań, Dyrekcja COBORU jest zdecydowanie przeciwna wariantowi 1 przebiegu planowanej S11 w obrębie Środa Wlkp. i Żabikowo. W tym wariancie największa i najważniejsza w strukturze COBORU Stacja Doświadczalna Oceny Odmian zlokalizowana w Słupi Wielkiej straciła by znaczną część gruntów niezbędnych do prowadzenia swej statutowej działalności. Jeszcze raz uprzejmie wyjaśniamy, że urzędowa działalność badawczo doświadczalna prowadzona w podległej nam Stacji Doświadczalnej Oceny Odmian (SDOO) w Słupi Wielkiej ma kluczowe znaczenie dla krajowego systemu rejestracji i ochrony prawnej odmian roślin uprawnych. Od czasu integracji Polski z UE wyniki badań prowadzonych w Słupi Wielkiej są także wykorzystywane przez Wspólny Urząd Odmian Roślin (CPVO) w Angers we Francji na rzecz wspólnej ochrony prawnej odmian, a także przez urzędy odmianowe innych państw członkowskich UE, do celów rejestracji ochrony prawnej odmian roślin. Obecny system badań i doświadczeń odmianowych w SDOO Słupia Wielka funkcjonuje już prawie od siedemdziesięciu lat i jest wysoko ceniony w kraju i poza jego granicami. Działalność badawczo doświadczalna w tej stacji realizowana jest w ramach tzw. płodozmianów doświadczalnych, tworzonych i doskonalonych przez kilkadziesiąt lat, w skład których wchodzi sześć głównych bardzo starannie dobranych pól doświadczalnych. Pola te o różnej powierzchni, charakteryzują się bardzo wysoką jakością gruntów i bardzo małą zmiennością glebową, co jest podstawowym warunkiem prowadzenia profesjonalnego doświadczeń odmianowego. Łączna powierzchnia pól doświadczalnych wynosi 294,51 ha., co stanowi 60% całej powierzchni SDOO w Słupi Wielkiej. Prosimy o uwzględnienie naszego stanowiska w dalszych pracach nad projektem budowy drogi ekspresowej S11.	1. Zajętość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Wybór wariantu 3.

2.5 GMINA ZANIEMYŚL

Tabela 5 Zestawienie wniosków i postulatów wraz z ich analizą i rozpatrzeniem – Gmina Zaniemyśl

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1001	Każdy inny wariant przebiegu niż "Stara katowicka?" Zabrane bezpowrotnie ziemie rolne i lasy. Niszczy środowisko naturalne, niszczy miejsca rekreacji, niszczy miejsca grzybobrań. Gmina Środa Wielkopolska i Powiat nie ma wiele lasów - ich zniszczenie - niszczy płuca powiatu. Nowy przebieg trasy prowadzi do dalszego rozdrobnienia siedlisk naturalnych i wprowadza ich bariery uniemożliwiając ich pokonanie przez zwierzęta.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środy Wlkp. i okolic. 2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych W Raporcie ROOŚ brana pod uwagę jest pod uwagę zajętość obszarów leśnych, a w szczególności obszarów prawem chronionych. Zajętość gruntów leśnych w gm. Zaniemyśl szacowana jest na poziomie ok. 7ha co stanowi 0,5% wszystkich gruntów leśnych na terenie Gminy Zaniemyśl. 5. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Brak zgody na jakikolwiek wariant.
Z1002	Wyznaczone warianty przebiegu planowanej drogi S-11 są (...) niszczenie rodzimej przyrody, niszczenie środowiska człowieka. Jedyne miejsce przebiegu drogi S-11 jest budowa jej po starej trasie 11.Stara droga Katowicka. (Nieczytelne)	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środy Wlkp. i okolic. 2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych W Raporcie ROOŚ brana pod uwagę jest pod uwagę zajętość obszarów leśnych, a w szczególności obszarów prawem chronionych. Zajętość gruntów leśnych w gm. Zaniemyśl szacowana jest na poziomie ok. 17ha co stanowi 0,5% wszystkich gruntów leśnych na terenie Gminy Zaniemyśl. 5. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.	Brak zgody na jakikolwiek wariant.
Z1003		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1004	Nie jestem za żadnym przebiegiem ponieważ przecina mi pola centralnie w połowie, mój dojazd będzie bardzo utrudniony.	1. Działka nr 178 nie jest podzielona na dwie części. Wariant 2 i 3 przebiega po jej południowym krańcu. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Zajątość gruntów ornych o odpowiednich klasach bonitacyjnych oraz wyburzenia budynków mieszkalnych, gospodarczych i przemysłowych zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi. 4. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest wydawana na podstawie Raportu ROOŚ oceniającego oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko dla poszczególnych wariantów przebiegu inwestycji zawiera ww. analizę wielokryterialną. Pod uwagę brane są oprócz aspektów przyrodniczych, również wpływ inwestycji na ludzi: wyburzenia, ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, ingerencja w grunty rolne o różnej klasie bonitacyjnej itd.	Brak zgody na jakikolwiek wariant.
Z1005	W projekcie powinien być uwzględniony 4 wariant- poszerzenie istniejącego odcinka drogi S11.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKiA umożliwią rozwój miasta Środy Wlkp. i okolic. 2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1006		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1007			Wybór wariantu 2.
Z1008			Wybór wariantu 2.
Z1009			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1010	Projektowana trasa (najlepiej po starym śladzie 11) winna chronić powierzchnie leśne. Lesistość powiatu średzkiego jest znacznie niższa niż średnia lesistość Polski. Zwiększyć ilość zjazdów/wjazdów na wysokości Środy Wlkp. Dodatkowe obciążenie pojazdami na drodze Dw432 doprowadzi do paraliżu komunikacyjnego na tej drodze zwłaszcza w miejscowości Zaniemyśl.	<p>1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.</p> <p>2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych</p> <p>W Raporcie ROOŚ brana pod uwagę jest pod uwagę zajętość obszarów leśnych, a w szczególności obszarów prawem chronionych.</p> <p>Zajętość gruntów leśnych w gm. Zaniemyśl szacowana jest na poziomie ok. 17ha co stanowi 0,5% wszystkich gruntów leśnych na terenie Gminy Zaniemyśl.</p> <p>5. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>6. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>7. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1011	Jesteśmy za drogą S11 po starej drodze S11. Należy wrócić i przeanalizować podane warianty 1,2,3 na rzecz starej drogi S11 (obecne uzasadnienia absolutnie nie przekonują o nowych projektach 1,2,3). Dlaczego nie doceniamy tak cennego środowiska pod każdym względem to na tym obszarze kiedyś powstały COBO, Petkowo - Instytut czy Technikum Rolnicze-Kijewo. To tutaj na obszarach gminy Zaniemyśl o bogatych walorach turystycznych znajduje się odwiert źródeł termalnych Polwicz (niewykorzystany). Brak kompletny szacunku do ziem rolniczych. A proponowany nowy węzeł na drodze krajowej 432 to kompromitacja przy obecnym tłoku korkach na 432. To niezrozumiałe.	<p>1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.</p> <p>2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych</p> <p>W Raporcie ROOŚ brana pod uwagę jest pod uwagę zajętość obszarów leśnych, a w szczególności obszarów prawem chronionych.</p> <p>Zajętość gruntów leśnych w gm. Zaniemyśl szacowana jest na poziomie ok. 17ha co stanowi 0,5% wszystkich gruntów leśnych na terenie Gminy Zaniemyśl.</p> <p>5. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>6. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>7. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałaby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p>	Brak zgody na jakikolwiek wariant.
Z1012		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3.
Z1013			
Z1014			
Z1015			
Z1016			
Z1017			
Z1018			
Z1019			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1020			
Z1021			
Z1022			
Z1023			
Z1024			
Z1025			
Z1026			
Z1027			
Z1028			
Z1029			
Z1030		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 1 i 2
Z1031			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3.
Z1032			
Z1033			
Z1034			
Z1035			
Z1036			
Z1037			
Z1038			
Z1039			
Z1040			
Z1041			
Z1042		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Brak stanowiska.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1043			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3.
Z1044			
Z1045			
Z1046			
Z1047			
Z1048			
Z1049			
Z1050			Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1051			
Z1052			
Z1053			
Z1054			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3.
Z1055			
Z1056			Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1057	Wariant 2 i 3 przebiegają bardzo blisko (bezpośrednie sąsiedztwo - 50m) nowo powstałej chlewni. Obecnie rozpoczął się proces budowy kolejnej chlewni z infrastrukturą towarzyszącą (zbiornik na gnojowicę - 2600 m3). Budowa S11 wydłuży znacząco drogę do pól na których wywożony jest nawóz (obornik/ gnojowica). Odór będzie mocno odczuwalnym dla podróżnych. Konieczne wykonanie pobliskiego przejazdu do wsi Jaszkowo.	1. Wariant 2 i 3 przebiega po południowej stronie działki 159/31 i nie ingeruje w jej obszar. 2. Zostanie zapewniona, przerwana przez drogę ekspresową, ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwu poziomych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych , ale bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową. W rejonie m. Jaszkowo zaplanowano przejazdy bezkolizyjne nad drogą ekspresową dla drogi powiatowej nr 2475P, 3674P oraz dla drogi gminnej Mądre - Wyszalkowo. 3. W sąsiedztwie wsi Jaszkowo został zaprojektowany przejazd dwupoziomowy nad drogą ekspresową S11 w ciągu drogi powiatowej nr 2475P w odległości ok. 1,0km od centrum wsi Jaszkowo. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1058		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1059			
Z1060			
Z1061			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1062			
Z1063			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1064			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1065	Sprzeciwiam się bo! Gmina Zaniemyśl zostanie podzielona, zwiększy się ruch samochodów TIR przez Zaniemyśl, utrudni komunikację dróg lokalnych. Jeden węzeł utrudni wjazd i wyjazd ze Środy Wlkp. w kierunku Zaniemyśla.	1. Aby zapewnić komunikację przez drogę ekspresową S11, zostały zaplanowane przejazdy nad drogą S11 w ciągu dróg powiatowych i gminnych. Węzły drogowe na drodze ekspresowej, zgodnie z warunkami technicznymi, nie powinny być usytuowane częściej niż 5km oraz krzyżować się z drogami o klasie technicznej min. Z. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1066	Sprzeciwiam się wariantowi 3 bo i pogorszy on warunki życia w gminie (zwiększony ruch samochodowy), zniszczy krajobraz na znacznym obszarze, utrudni komunikację między wioskami i Środą Wlkp., pogorszy stan powietrza, obniży wartość gminy jako podmiotu opierającego swój rozwój na turystyce i rolnictwie. Należałoby zaprojektować dodatkowy węzeł kom. jeden będzie stanowczo niewystarczający.	1. Aby zapewnić komunikację przez drogę ekspresową S11, zostały zaplanowane przejazdy nad drogą S11 w ciągu dróg powiatowych i gminnych. Węzły drogowe na drodze ekspresowej, zgodnie z warunkami technicznymi, nie powinny być usytuowane częściej niż 5km oraz krzyżować się z drogami o klasie technicznej min. Z. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1067		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1068			
Z1069			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1070	Sprzeciwiam się budowie S11 w przyjętym w projekcie Korytarzu nr 3, gdyż jest on niekorzystny dla gminy Zaniemyśl dzieląc ją na dwie części; oddala ją od Środy Wlkp. Nasili znacząco ruch na trasie 432 do Śremu stając duże zagrożenie katastrofami budowlanymi - dwa ostre zakręty w Zaniemyślu w wąskie uliczki.	1. Aby zapewnić komunikację przez drogę ekspresową S11, zostały zaplanowane przejazdy nad drogą S11 w ciągu dróg powiatowych i gminnych. Węzły drogowe na drodze ekspresowej, zgodnie z warunkami technicznymi, nie powinny być usytuowane częściej niż 5km oraz krzyżować się z drogami o klasie technicznej min. Z. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaskowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1071		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1 i 3. Wybór wariantu 2
Z1072			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 2.
Z1073			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1074			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 3.
Z1075			
Z1076			
Z1077			
Z1078	Nie jestem za wariantem nr 3 ze względu na fakt, że przez Młodzikówko, Sulęcinek, Przymiarki Soleckie ma iść szybka kolej a po drugie [...] środowisko a droga DK15 było o wiele dłuższa niż w wariacie 2. Najbardziej mi odpowiada wariant 1	1. Prace projektowe nad wariantami przebiegu S11 są koordynowane z Centralnym Portem Komunikacyjnym. 2. Aspekt ekonomiczny związany z długością przedłużenia DK15 (łącznik do węzła na S11) zostanie uwzględniony w analizie wielokryterialnej, mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ZANIEMYŚL</b>			
Z1079	[...] lokalną komunikację i działalność rolną, powstanie za długi łącznik do DK15 bo aż 6,4km. Tymi terenami ma przebiegać też szybka kolej. Nie jestem za wariantem 3.	<p>przebiegu inwestycji.</p> <p>3. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>4. 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.</p> <p>5. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1080	Wariant nr 3 utrudni dojazd do pracy, zniszczy przyrodę utrudni dojazd na pola rolne. Będzie to najdłuższy łącznik do DK15. To najbardziej droga opcja budowy drogi.	<p>1. Na drogach powiatowych i niektórych gminnych zostaną zaprojektowane przejazdy dwupoziomowe nad S11, w celu skomunikowania terenów rozciętych drogą ekspresową.</p> <p>2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1081	[...] -utrudni dojazd do pracy co wiąże się z kosztami i cennym czasem - zniszczy [...] wsi jaką bardzo sobie cenimy uciekając od miasta, dymu, hałasu - wariant nr 3 zniszczy środowisko, spowoduje wycinkę lasów, zagładę dla zwierząt i roślinności, teren ten już nie będzie tak [...] rekreacyjny. Ponadto jest opcja najdroższa i najdłuższa trasa. Nie jestem za wariantem 3!	<p>4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych t.j.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych i leśnych.</p> <p>5. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1082	Nie jestem za wariantem nr 3 ponieważ zniszczy on najpiękniejsze pod względem krajobrazu, natury, rekreacji tereny powiatu średzkiego. Utrudni on dojazdy dotychczasowe ludzi do pracy, miast czy też dojazd na pola i grunty rolne. Powstanie bardzo długi łącznik do DK 15, jest to najbardziej oddalony wariant od DK 11 i najdroższy w budowie.		Sprzeciw dla wariantu 3.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1083	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zniszczone zostaną tereny leśne i zielone</li><li>- Zanieczyszczenia związane z większą emisją CO2</li><li>- Hałas dla mieszkańców</li><li>- Wariant 3 jest najdroższy</li></ul>	<p>1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>3. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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).</p> <p>4. 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>5. Aspekt ekonomiczny związany z długością przedłużenia DK15 (łącznik do węzła na S11) zostanie uwzględniony w analizie wielokryterialnej, mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu inwestycji.</p> <p>6. Powyższe aspekty ekonomiczne, środowiskowe, techniczne i społeczne będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1084	<p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- utrudni to działalność rolną i drogową, wszędzie będzie daleko, podzieli gminę na trzy części</li><li>- zaburzy ekosystem lokalnej wsi</li><li>- pociągnie za sobą wiele kosztów, jest to najdłuższy odcinek,</li><li>- zabierze rolnikom łąki i najlepsze ziemie</li><li>- wzbudzi niepokój wśród mieszkającej zwierzyny</li><li>- spotęguje hałas dla okolicznych mieszkańców</li></ul>	<p>1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>3. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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).</p> <p>4. 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>5. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.. Aspekt ekonomiczny związany z długością przedłużenia DK15 (łącznik do węzła na S11) zostanie uwzględniony w analizie wielokryterialnej, mającej na celu wyłonienie najkorzystniejszego wariantu przebiegu inwestycji.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1086	Dla wariantu I na terenie powiatu średzkiego zaprojektować drugi węzeł komunikacyjny	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1087	1. Widzę potrzebę drugiego węzła komunikacyjnego zlokalizowanego przed Stupi... 2. Także kładki lub wiadukty tam gdzie droga S11 przecina drogi gminne utwardzone 3. W trakcie budowy ochronę w [...] przyrodniczych naszej okolicy.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. Zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwu poziomych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych , ale bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową. W rejonie m. Jaszkowo zaplanowano przejazdy bezkolizyjne nad drogą ekspresową dla drogi powiatowej nr 2475P, 3674P oraz dla drogi gminnej Mądre - Wyszalkowo. 4. W zakresie ochronny Środowiska - wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 5. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych W Raporcie ROOŚ brana pod uwagę jest pod uwagę zajętość obszarów leśnych, a w szczególności obszarów prawem chronionych.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1088		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1089			
Z1090			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1091	Wariant 2 przebiega zbyt blisko zabudowań miejscowości Jaszkowo i Płazki - mieszkańcy byliby zmuszeni żyć w nieustannym hałasie. Wariant 3 przebiega przez obszary leśne, niszcząc je i dzieląc kompleksy leśne, uniemożliwiając swobodną migrację zwierzyny. Przecina też tradycyjny szlak pielgrzymkowy z Zaniemyśla do m. Mądre. Proszę rozważyć budowę dodatkowego węzła (zjazdu) np. na drodze Słupia-Śnieciska lub w okolicach Nadziejewa.	<p>1. W zakresie Ochrony Środowiska - w ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji.</p> <p>Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) na otaczający teren.</p> <p>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>2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych.</p> <p>Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p> <p>5. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1
Z1092		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1093	Utrudniony dojazd do działki 186 i działki nr 23/1 którą użytkuję w miejscowości Annopole. Obniżenie wartości nieruchomości przez powstanie hałasu z drogi S11.	<p>1. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.</p> <p>2. Zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwu poziomowych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych , ale bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową. W rejonie m. Jaszkowo zaplanowano przejazdy bezkolizyjne nad drogą ekspresową dla drogi powiatowej nr 2475P, 3674P oraz dla drogi gminnej Mądre - Wyszalkowo.</p> <p>3. Działka nr 186 nie koliduje z przebiegiem drogi ekspresowej, a przejazd na drugą stronę S11 będzie możliwy poprzez wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej nr 3674P (Słupia-Śnieciska) oddalony ok. 1 km od przedmiotowej działki.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1094	Inwestycja w trakcie postępowania	W związku z brakiem działki, na której znajduje się inwestycja w trakcie postępowania nie jesteśmy w stanie stwierdzić jaki ma na nią wpływ droga ekspresowa S11.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1095	Na zakupionej działce umowę przedwstępną w postaci aktu notarialnego trwają prace przygotowawcze do budowy obiektów gospodarskich.	Zostanie przeanalizowany przebieg drogi obsługującej teren przyległy w taki sposób aby ominąć działkę 159/3.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1096	Opowiadam się za wariantem 1. Budowa drogi w wariacie nr 3 zagraża naszym zabytkom, kompleksowi jezior Kórnicko-Zaniemyskich, jego obszarowi ochronnemu.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. 3. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 4. Raport oddziaływania na środowisko uwzględnia także oddziaływanie na obiekty zabytkowe. 5. Odległość wariantów S11 od jeziora bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km. 6. Powyższe aspekty zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu preferowanego do realizacji.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1097	Opowiadam się za wariantem 1. Budowa korytarza nr 3 zagraża atrakcyjności i trwałości naszych zabytków, takich jak kościół drewniany p.w. Św. Marcina w Śnieciskach czy Pałacu w Płaczkach. Korytarz ten przebiega także na najbardziej malowniczym odcinku, przecina też linie istotnej regionalnej atrakcji turystyce. - mowa o kolejce wąskotorowej. Droga ekspresowa S11 w wariacie 3 prowadziłaby przez obszar ochronny na kompleksie jezior Kórnicko-Zaniemyskich, dlatego jestem przeciw 3 wariantowi.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. 3. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 4. Raport oddziaływania na środowisko uwzględnia także oddziaływanie na obiekty zabytkowe. 5. Odległość wariantów S11 od jeziora bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km. 6. Powyższe aspekty zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu preferowanego do realizacji.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1098	Uważam, że realizacja wariantu 3 spowoduje spadek atrakcyjności naszego regionu, ponieważ "korytarz" 3 przetnie linię zabytkowej kolei wąskotorowej łączącej Zaniemyśl i Środę Wlkp., regionalnej atrakcji turystycznej. Ponadto przebieg drogi (wariant 3) zagraża trwałości zabytkowych obiektów takich jak neorenesansowego pałacu w Płaczkach, drewnianego kościoła w Śnieciskach oraz zaburzy obszar ochronny o wartościach przyrodniczych stanowiący przedłużenie kompleksu jezior Kórnicko-Zaniemyskich.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. 3. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzeba zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 4. Raport oddziaływania na środowisko uwzględnia także oddziaływanie na obiekty zabytkowe. 5. Odległość wariantów S11 od jeziora bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km. 6. Powyższe aspekty zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu preferowanego do realizacji. 7. W odniesieniu do Średzkiej Kolei Wąskotorowej - zostanie zaprojektowany wiadukt nad koleją zapewniający bezkolizyjny przejazd.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1099		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1100			
Z1101	Wariant 3 utrudni dojazd na pole do miejscowości Płaczki? Nr działki 87 i 100/2	1. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych, m.in. w ciągu drogi powiatowej nr 3674P Słupia - Śnieciska. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Brak postulatu. Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1102		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3.
Z1103	Powinno być więcej zjazdów do Środy Wlkp. Przejazd kolejowy w Środzie Wlkp. na zjeździe z S11 powinien być bezkolizyjny (wiadukt?) inaczej zjazd z S11 będzie się korkował przez korek na przejeździe. Walory turystyczne i naturalne w ogólności są ważne dla społeczności gminy, gdyż istotna część dochodu mieszkańców pochodzi z turystyki.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. Wszystkie skrzyżowania drogi ekspresowej z liniami kolejowymi są zaprojektowane jako bezkolizyjne - przejazdy dwupoziomowe nad koleją. 4. Walory przyrodnicze i turystyczne - Znaczna odległość wariantów S11 od Jeziora Bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km. 5. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych.	Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1104		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1105			
Z1106	Z trzech wariantów popieram wariant nr 1, ale uważam, że trasa S11 do miejscowości Koszuty powinna przebiegać starym śladem, gdzie nie ingeruje w żadne budynki, a dodatkowo w Koszutach można zyskać dodatkowy zjazd w kierunku Środy Wlkp., który uważam za niezbędne. Z Koszut w kierunku Strzeszek gdzie jest planowany kolejny węzeł też nie ingerujemy w żadne budynki.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic. 2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową. 3. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 4. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
<b>GMINA ZANIEMYŚL</b>			
		Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	
Z1107		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1108			
Z1109	Najbardziej optymalne rozwiązanie i najkorzystniejsze dla środowiska		Wybór wariantu 2.
Z1110			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1 i 2.
Z1111	Wariant nr 3 najbardziej ingeruje w przyrodę gminy Zaniemyśl. Wariant nr 3 najbardziej obniża walory turystyczne tej podpoznańskiej miejscowości. Wariant nr 3 odcina znaczny obszar gminy z zabytkowym kościołem w Mądrzem do którego pielgrzymują mieszkańcy Zaniemyśla.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S. 3. Wszystkie skrzyżowania drogi ekspresowej z liniami kolejowymi są zaprojektowane jako bezkolizyjne - przejazdy dwupoziomowe nad koleją. 4. Walory przyrodnicze i turystyczne - Znaczna odległość wariantów S11 od Jeziora Bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km. 5. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1112		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	
Z1113	Powstaną utrudnienia w dojeździe do miejsca zamieszkania	Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	
Z1114		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1115	Wariant 3 oznacza utrudnienia w komunikacji dla mieszkańców mojej miejscowości. Wariant 3 oznacza utrudnienia komunikacji w dojeździe dzieci do szkoły. Wariant 3 oznacza nieodwracalne zniszczenia najpiękniejszych krajobrazów mojej miejscowości i okolicy.	1. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 3. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych gminnych. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1116	Wariant 3 spowoduje bliskie sąsiedztwo z drogą. Zamieszkałam niedawno i chciałam mieć widok na zieleń a nie na asfalt.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1117			
Z1118	Nie jestem za wariantem 3 bo oznacza utrudnienia komunikacyjne dla mieszkańców mojej miejscowości	W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwupoziomowych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych do obsługi terenu przyległego. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1119	Wariant 3 oznacza ze droga S11 będzie przebiegać za blisko mojego budynku mieszkalnego	Wpływ przedsięwzięcia na ludzi / środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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). Na podstawie przyjętych analiz, zostaną wytypowane miejsca, w których będzie potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1120	Wariant 3 utrudnia dojazd do mojego miejsca zamieszkania	W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwupoziomowych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych do obsługi terenu przyległego. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1121	Wariant III oznacza nieodwracalne zniszczenie najpiękniejszych krajobrazów w okolicy	Walory przyrodnicze i turystyczne - odległość wariantów S11 od Jeziora Bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1122	Nieodwracalne zniszczenia ekosystemu, utrudnienia komunikacyjne, utrata gruntów rolnych, utrudnienia dla dzieci uczęszczających do szkoły.	1. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 3. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych gminnych. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1123	Uwagi: problemy komunikacyjne podczas prac budowlanych drogi ekspresowej S11, niszczenie ekosystemów, ograniczenie rozwoju terenu wiejskiego, utrata gruntów rolnych, budowa drogi naroża mieszkańców wsi na zagrożenia związane z hałasem, a także zniszczeniem nawierzchni drogi powiatowej.	1. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 3. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych gminnych. 4. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 5. Stan nawierzchni wszystkich dróg w otoczeniu inwestycji zostanie zinventaryzowany przed rozpoczęciem robót budowlanych, a w przypadku ich uszkodzenia podczas prowadzenia robót budowlanych, ich stan zostanie przywrócony. 6. Za przejęte grunty pod budowę drogi ekspresowej, właścicielom nieruchomości przysługuje stosowne odszkodowanie. Postępowanie odszkodowawcze prowadzone jest przez Wojewodę, natomiast płatnikiem odszkodowania jest Generalna dykcja Dróg Krajowych i Autostrad. Postępowanie odszkodowawcze prowadzone jest od momentu kiedy Decyzja o Zezwoleniu na Realizację Realizacji Drogowej staje się ostateczna.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1124		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1125	Jestem przeciw wariantowi 3 ze względu na utrudnienia komunikacyjne, zniszczenie przyrody	1. Wpływ inwestycji na środowisko naturalne zostanie oceniony w raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów. 3. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej, zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych gminnych. 4. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1126		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1 i 2.
Z1127			Sprzeciw dla wariantu 1 i 2. Wybór wariantu 2.
Z1128			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1129			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1130			
Z1131			
Z1132			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1 i 2.
Z1133			
Z1134			Wybór wariantu 1.
Z1135			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1 i 2.
Z1136			
Z1137			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1138	Posiadam gosp. Rolne w Pigłowicach gm. Zaniemyśl. Jestem za wariantem nr 2 - chociaż przetnie moją działkę [...] Lecz moje centrum gospodarstwa i grunty rolne są po drugiej stronie tej w dz. 2013 i 2015 drogi ekspresowej S11 w kierunku od Pigłowic do Zaniemyśla, Wariant nr 3 całkowicie destabilizuje moje gosp. iż większość pól znalazłaby się po drugiej stronie drogi od gosp. za bardzo by uniemożliwiłaby transport płodów rolnych do gosp. przejazd przez drogę ekspresową S11 jak również zwiększyłaby się odległość od siedziby gosp. [...] 103/6 103/7 103/8 to tylko jeden z wielu przykładów. [...] produkcji ziemniaków i chów bydła, co wiąże się z bardzo dużym transportem. Do miasta Środa mielibyśmy 2 węzły komunikacyjne [...] Cukrownią.	1. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych. Zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych dróg gminnych a niektóre drogi gminne zachowają ciągłość za pośrednictwem jezdni dodatkowych. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 2.
Z1139	Nie jestem za wariantem nr 3, ponieważ oddziela on dwie wsie Pigłowice i Mądre od reszty gminy Zaniemyśl oraz skutecznie uniemożliwi tutejszym rolnikom dojazd na okoliczne pola. Jestem za wariantem nr 2, ponieważ wydaje się być ekonomicznie najkorzystniejszym, łącząc warianty 1 oraz 3 po najkrótszej linii w ogólnym ujęciu przebiegu drogi przez powiat Średzki.		
Z1140	1. Jestem rolnikiem, mam gospodarstwo w Pigłowicach, a grunty rolne w gminie Zaniemyśl. Prowadząc chów bydła i produkcję warzyw, budowa drogi ekspresowej S11 w wariantcie 3 przetnie moje gosp. Od pól, co bardzo uniemożliwi transport płodów rolnych z pól na gospodarstwo. 2. W Pigłowicach mamy szkołę podstawową z oddziałem przedszkolnym a dzieci są dowożone z pobliskich wiosek gminy Zaniemyśl i w wariantcie 3 szkoła zostanie po drugiej stronie S11 co bardzo utrudni autobusom oraz rodzicom dowożenie dzieci.		
Z1141	Proszę, aby S11 szło starym korytarzem, budowa jest może gorsza, ale to jest krótkotrwałe. Jeżdżącym w tranzycie jest obojętne, gdzie byle wygodnie. My tu żyjemy na stałe i co dzień będziemy pokonywać te wszystkie bariery by przedostawać się na drugą stronę	1. W celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po obu stronach drogi ekspresowej zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych. Zostaną zaprojektowane dwupoziomowe przejazdy w ciągu dróg powiatowych oraz niektórych dróg gminnych a niektóre drogi gminne zachowają ciągłość za pośrednictwem jezdni dodatkowych. 2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środy Wlkp. i okolic. 4. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1142	Tylko wariant nr 1 pozwala na normalne funkcjonowanie, gdyż utrzymuje integralność terytorialną w gminie Zaniemyśl, przebiega w pasie międzygminnym pomiędzy gminami Środa Wlkp. i gminy Zaniemyśl. Wariant 2 i 3 w zasadzie odcinają posesje w miejscowości Jaszkowo o nr 22, 21, 20 i 19 od gminy Zaniemyśl utrudniając dostęp mieszkańcom do Urzędu Gminy, lekarzy, szkół i innych instytucji. Jestem osoba niepełnosprawną i proszę o wybór wariantu 1.	<p>1. Na drogach powiatowych i niektórych gminnych zostaną zaprojektowane przejazdy dwupoziomowe nad S11 , w celu skomunikowania terenów rozciętych drogą ekspresową.</p> <p>2. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych.</p> <p>5. Walory przyrodnicze i turystyczne - Znaczna odległość wariantów S11 od Jeziora Bnińskiego (najbliżej zlokalizowanego od inwestycji) jest zbliżona i wynosi ok. 4km.</p> <p>6. W Raporcie ROOS brana pod uwagę jest pod uwagę zajętość obszarów leśnych, a w szczególności obszarów prawem chronionych.</p> <p>7. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1143	Tylko wariant nr 1 pozwala na normalne funkcjonowanie, gdyż utrzymuje integralność terytorialną w gminie Zaniemyśl, przebiega w pasie międzygminnym pomiędzy gminami Środa Wlkp. i gminy Zaniemyśl. Wariant 2 i 3 w zasadzie odcinają posesje w miejscowości Jaszkowo o nr 22, 21, 20 i 19 od gminy Zaniemyśl utrudniając dostęp mieszkańcom do Urzędu Gminy, lekarzy, szkół i innych instytucji. Jestem osoba niepełnosprawną i proszę o wybór wariantu 1.		
Z1144	Tylko wariant nr 1 pozwala na normalne funkcjonowanie, gdyż utrzymuje integralność terytorialną w gminie Zaniemyśl, przebiega w pasie międzygminnym pomiędzy gminami Środa Wlkp. i gminy Zaniemyśl. Wariant 2 i 3 w zasadzie odcinają posesje w miejscowości Jaszkowo o nr 22, 21, 20 i 19 od gminy Zaniemyśl utrudniając dostęp mieszkańcom do Urzędu Gminy, lekarzy, szkół i innych instytucji. Jestem osoba niepełnosprawną i proszę o wybór wariantu 1.		
Z1145	Tylko wariant nr 1 pozwala na normalne funkcjonowanie, gdyż utrzymuje integralność terytorialną w gminie Zaniemyśl, przebiega w pasie międzygminnym pomiędzy gminami Środa Wlkp. i gminy Zaniemyśl. Wariant 2 i 3 w zasadzie odcinają posesje w miejscowości Jaszkowo o nr 22, 21, 20 i 19 od gminy Zaniemyśl utrudniając dostęp mieszkańcom do Urzędu Gminy, lekarzy, szkół i innych instytucji. Jestem osoba niepełnosprawną i proszę o wybór wariantu 1.		
Z1146	Ochrona terenów zielonych (lasy).		
Z1147	Ochrona terenów zielonych.	<p>1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych.</p> <p>3. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p>	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1148	Więc na odcinku S11 Kórnik -Jarocin , wybrałem wariant 1, ponieważ będzie przebiegać najbliżej Środy Wlkp. Zdaję sobie sprawę z tego, że będzie to uciążliwe ze względu całkowitą zmianę twoje (nieczytelne). Teren w tym wariantcie jest na pewno mniej zaludniony niż w pozostałych wariantach. Kolejna kwestia to ekologiczna. Wariant 1 gwarantuje mniejszą liczbę wysiedlenia ludzi, a także mniejszy uszczerbek dla przyrody. Wariant 3, natomiast zagraża wielu ludziom, zwierzętom i zniszczenia pięknych regionów.		
Z1149	Ochrona terenów zielonych. (nieczytelne)		
Z1150	Wybór swój motywuję troską o środowisko i ochronę terenów zielonych.		Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1151	Ochrona terenów zielonych, lasów.		Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1152	Ochrona terenów zielonych.		
Z1153	Ochrona terenów zielonych, lasów.		
Z1154	Ochrona terenów zielonych.		
Z1155	Ochrona terenów zielonych i środowiska.		
Z1156	Ochrona środowiska, terenów zielonych.		

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1157	Jestem za wariantem 1 i zdecydowanie przeciwko wariantowi 3 ze względu na zagrożenia związane z budową i eksploatacją drogi dla fauny i flory gminy Zaniemyśl, która jest i powinna być miejscem wypoczynku, rekreacji i spokoju.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1158			
Z1159			
Z1160			
Z1161			
Z1162			
Z1163			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1 i 2.
Z1164			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1165			
Z1166			Wybór wariantu 1.
Z1167			
Z1168	Z uwagi na ochronę parków krajobrazowych i zachowaniem ich w nienaruszonym stanie wnioskuję o wybranie wariantu 1.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajduje się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego. 3. Jeśli chodzi o ochronę ptaków, to w analizowanym obszarze w którym planowane są warianty drogi S11 na odc. Kórnik-Jarocin, obszar specjalnej ochrony ptaków, stanowiący część sieci Natura 2000 znajduje się po wschodniej stronie istniejącej DK11 przed Nowym Miastem. Najbliżej tego obszaru przebiega wariant nr 1.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1169		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1170			
Z1171	Proponuję 2 węzeł na wysokości Słupi Wielkiej.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1172		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1173			
Z1174			
Z1175			
Z1176			
Z1177			
Z1178			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1179			Sprzeciw dla wariantu 3. Wybór wariantu 1 i 2.
Z1180			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1181			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1182			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1183			
Z1184			
Z1185			
Z1186			
Z1187			
Z1188			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1189			
Z1190	Dodatkowy węzeł na wysokości Słupi Wielkiej.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1200		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 1.
Z1201			
Z1202			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1203			
Z1204			
Z1205			
Z1206			
Z1207			
Z1208			
Z1209			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1210			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1211			Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1212			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1213			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1214			Brak wyboru wariantu. Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1215	Wariant 3 koliduje z lasami, które są na planowanym przebiegu wariantu nr 3.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1216		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1217			
Z1218			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1219	Największa strata dla środowiska.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego.	Sprzeciw dla wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1220	Największa zmiana dla środowiska.		
Z1221			
Z1222			
Z1223		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1224	Zniszczenie lasu.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejsze	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1225			
Z1226			
Z1227			
Z1228	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejsze	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1229			Sprzeciw wobec wariantu 1. Wybór wariantu 3.
Z1230	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.		Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1231	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.		
Z1232	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.		

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1233	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.		
Z1234	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.		
Z1235	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.		
Z1236			
Z1237	Jestem przeciw realizacji wariantu 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejsze	
Z1238		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1239			
Z1240			
Z1241			
Z1242			Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1243			
Z1244			
Z1245			
Z1246			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1247			
Z1248			
Z1249			
Z1250			
Z1251			
Z1252			
Z1253			
Z1254			
Z1255			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1256		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1257			
Z1258			
Z1259			
Z1260			
Z1261			Brak stanowiska
Z1262			
Z1263			
Z1264			
Z1265			
Z1266			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1
Z1267			
Z1268			
Z1269			
Z1270			
Z1271		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1272			
Z1273			
Z1274			
Z1275			
Z1276			Brak stanowiska
Z1277			
Z1278			
Z1279			
Z1280			
Z1281			Sprzeciw wobec wariantu 2i 3. Wybór wariantu 1.
Z1282			
Z1283			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1284			
Z1285			
Z1286			
Z1287			
Z1288			
Z1289			
Z1290			
Z1291		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1292			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1293			Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1294			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1295			Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1296			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1297			
Z1298			Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1299			
Z1300			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1301			Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1302			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1303			Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1304			
Z1305		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1306			
Z1307			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1308			Brak stanowiska
Z1309			
Z1310			
Z1311			
Z1312			
Z1313	Oświadczam, że jestem przeciwko drodze przebiegającej przez piękne krajobrazowo okolice.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejsze	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1314	Jestem przeciwko, ponieważ uważam, że okolice Zaniemyśla to oaza spokoju i rezerwat przyrody.		
Z1315		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1316			Sprzeciw wobec wariantu 3.
Z1317			
Z1318			Wybór wariantu 1.
Z1319			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1320			
Z1321			Brak stanowiska
Z1322	Tereny wokół Zaniemyśla są zbyt piękne krajobrazowo (są oazą ciszy), aby przecinać je drogą szybkiego ruchu. Jestem zdecydowanie przeciwna.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejsze	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1323		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1324			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1325			
Z1326			
Z1327			
Z1328			
Z1329			Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1330			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1331			
Z1332	Dodatkowy węzeł na wysokości Słupi Wielkiej.	1. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 2. Dodatkowo zostanie rozważone zaprojektowanie dodatkowego węzła drogowego w rejonie m. Jaszkowo/Koszuty, lecz jego zasadność będzie zweryfikowana po uzyskaniu wyników aktualnej analizy i prognozy ruchu. Ponadto budowa węzła w tej lokalizacji, ze względu na brak dróg publicznych w odpowiedniej klasie technicznej (wymagana min. Z), będzie uzależniona od uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie klasy technicznej drogi z którą miałyby się krzyżować za pośrednictwem węzła droga klasy S.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1333	Proponuję 2 węzeł na wysokości Słupi Wielkiej.		Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1334		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1335			
Z1336			
Z1337			
Z1338			Wybór wariantu 2.
Z1339			Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z1340			
Z1341	Jestem przeciw wariantom 2 i 3 ze względu na walory przyrodnicze okolic Zaniemyśla.	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę , występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejsze	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1342	Nie jestem za wariantem 2 i 3, gdyż uważam, że Zaniemyśl i cała gmina to obszary krajobrazowo - przyrodnicze.		

L.p.	Skrócony opis wniosku	Analiza i rozpatrzenie wniosku	Wybór wariantu
GMINA ZANIEMYŚL			
Z1343		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 2 i 3. Wybór wariantu 1.
Z1344	Jestem myśliwym i rolnikiem w mojej ocenie autostrada podzieli nasze łowisko i lasy, popsuje migracje zwierząt, które mają od lat przetarte szlaki migracyjne. Podzieli także moje dwa pola, które użytkuję od pokoleń. Straty wynikające z tej budowy są bardzo duże. W wyniku czego obcuje za budowę S11 po starym szlaku drogi 11.	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic. 2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 5. Migracja zwierząt nie zostanie zakłócona, gdyż na szlaku migracji zostaną wybudowane odpowiednie przejścia dla zwierząt.	Sprzeciw dla wariantu 1, 2 i 3.
Z1345		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 2.
Z1346	Mam program "Premie dla Młodych rolników" w związku z tym mam obowiązek przez 5 lat utrzymać ten sam areal gospodarstwa ponadto na tej działce istnieje zobowiązanie wobec banku.	Trasa S11 nie ingeruje w działkę 4/16. Droga w wariantcie nr 3 przebiega w odległości ok. 200m na zachód od działki.	Sprzeciw dla wariantu 3.
Z1347		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw wobec wariantu 3. Wybór wariantu 1.
Z_PET01	Wariant C najmniej korzystny środowiskowo - przebiega przez tereny rolne, podmokłe i zalewowe, oraz lasy iglaste i mieszane (w tym olsy) - najbogatszą przyrodniczo część łowiska. Sugestia by S11 przebiegała przez tereny zurbanizowane i przekształcone już przez człowieka	1. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla wariantu preferowanego do realizacji. DŚU wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 2. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę, występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak również ocenia przedsięwzięcie w kryteriach społecznych tj.: wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych i leśnych. 3. Wszystkie aspekty społeczno przyrodnicze znajda się w analizie wielokryterialnej mającej na celu wyłonienie wariantu najkorzystniejszego	Sprzeciw dla wariantu 3.
Z_PET02	Na podstawie opinii uczestników konsultacji i składających petycje, Wójt wyraża akceptację dla S11 w wariantach 1 i 2 oraz sprzeciw dla wariantu 3.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 3.

3. ZESTAWIENIE ZBIORCZE I ODPOWIEDZI NA GŁÓWNE POSTULATY

Zestawienie wniosków, opinii i protestów, dokonane w Rozdz. 2, prowadzi do sformułowania głównych postulatów mieszkańców gmin, biorących udział w konsultacjach społecznych. Postulaty te zestawiono w poniższych zestawach tabel (Tabela 6 - Tabela 15) – po dwie dla każdej z gmin, w których zastosowano następujący układ i zasady edycji:

- w pierwszej tabeli (Podsumowanie wyboru wariantów) zestawiono wyniki głosowania Respondentów na prezentowane warianty przebiegu planowanej drogi S11 („jestem za”/„nie jestem za”/”brak opinii”),
- w kolejnej tabeli (Zestawienie głównych postulatów i odpowiedzi) zapisano hasłowo najważniejsze postulaty wynikające z analizy treści wniosków, pod którymi umieszczono odpowiedzi Jednostki Projektowej.

3.1 GMINA KÓRNIK

Tabela 6 Podsumowanie wyboru wariantów – Gmina Kórnik

Gmina Kórnik		
Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11		
	Jestem za wariantem:	Nie jestem za wariantem:
Variant 1	18	9
Variant 2	9	18
Variant 3	0	0
Variant 1 i 2	0	0
Variant 1 i 3	0	0
Variant 2 i 3	0	0
Variant 1 i 2 i 3	0	0
Brak opinii	3	3
Podsumowanie		
Variant 1	18	9
Variant 2	9	18
Variant 3	0	0
Brak opinii	3	3

Tabela 7 Zestawienie głównych postulatów i odpowiedzi – Gmina Kórnik

Z analizy wniosków społecznych wynika 17 postulatów:	
1	Wykup pozostałej części działki nr 184 i ponowne podłączenie melioracji przechodzącej przez powyższą działkę
	Liczba wniosków: 1

Odpowiedź:	1. Jeżeli zdaniem właściciela działki nr 184, nie będzie można jej użytkować zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem, to właściciel nieruchomości może wystąpić z wnioskiem do Inwestora (GDDKiA O/Poznań) o wykup tzw. resztówki. Rozpatrywanie takiego wniosku będzie prowadzone indywidualnie. 2. Melioracja zostanie przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.
2	Przesunięcie trasy w km 3000-3250 w stronę działki nr 27
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	1. Działka nr 27 nie koliduje z przebiegiem drogi ekspresowej S11. Obsługa komunikacyjna działki nie ulegnie zmianie. 2. Nie ma możliwości zmiany trasy drogi ekspresowej S11 w taki sposób, aby pozostawić działki 27 i 29 po jednej stronie drogi. Dostęp do rozdzielonych działek zostanie zapewniony poprzez istniejącą drogę gminną (strona zachodnia) i projektowaną drogę obsługującą przyległy teren (strona wschodnia). Korekta przebiegu drogi ekspresowej w stronę wschodnią skutkowałaby zbliżeniem do zabudowań m. Dębiec.
3	Przesunięcie ronda na węźle Kórnik-Południe w kierunku wschodnim lub południowo wschodnim (maks. zejście z działki 297/9)
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	Rondo zostanie zlokalizowane w taki sposób, aby uniknąć kolizji z gazociągami wysokiego ciśnienia.
4	Brak zgody na zjazd do drogi serwisowej przez dz. nr 98
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	Działka nr 98 będzie podzielona na dwie części: wschodnią i zachodnią. Obie części działek, które pozostaną przy właścicielu będą miały zapewniony dojazd na dotychczasowych zasadach. Od strony wschodniej na wysokości działki nr 98 nie przewiduje się drogi obsługującej teren przyległy. Natomiast po stronie zachodniej konieczne będzie poszerzenie pasa drogowego pod drogę serwisową w celu zapewnienia dojazdu do działek odciętych od dostępu do drogi publicznej.
5	Wydłużony dojazd do pól znajdujących się po przeciwnej stronie od gospodarstwa - protest dla w1
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11.
6	Budowa wiaduktu/przejazdu gosp. na drodze gminnej Trzebisławki-Biernatki
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.
7	Budowa przejazdu gospodarczego na drodze nr 10/2 lub wykup pozostałego gruntu oraz ponowne podłączenie melioracji na działce nr 191 jej podczas budowy drogi
	Liczba wniosków: 1



<b>Odpowiedź:</b>	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Melioracje pól zostaną przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.
<b>8</b>	<b>Budowa przejazdu gospodarczego na drodze nr 10/2</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki (dz. nr 10/2) i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Melioracje pól zostaną przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.
<b>9</b>	<b>Brak zgody na przebieg przez dz. nr 37 oraz 39</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	W chwili obecnej działki nr 37 i 39 nie kolidują z wariantami przebiegu drogi ekspresowej lecz znajdują się w ich sąsiedztwie.
<b>10</b>	<b>Propozycja budowy dwóch jezdni na łącznikach celem lepszej przepustowości węzła Środa Wlkp.</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Geometria łącznic węzłowych zostanie dostosowana do przewidywanych natężeń ruchu na węźle Środa Południe.
<b>11</b>	<b>Budowa 3 pasa w kierunku Poznania przed zjazdem na A2</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Brak zgłoszonego postulatu dotyczącego budowy drogi ekspresowej S11 Kórnik-Ostrów Wlkp. 2. Postulat dotyczący budowy trzeciego pasa w kierunku Poznania przed zjazdem na A2 znajduje się poza zakresem opracowań dla drogi ekspresowej S11.
<b>12</b>	<b>Brak zgody na przebieg S11 przez działce nr 112</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Nie ma możliwości zmiany trasy drogi ekspresowej S11 w taki sposób, aby ominąć działkę 112. Dostęp do rozdzielonych działek zostanie zapewniony poprzez istniejącą drogę gminną (strona zachodnia) i projektowaną drogę obsługującą przyległy teren (strona wschodnia). 2. Klasy bonitacyjne gruntów rolnych zajętych pod inwestycję drogową opisane zostaną w Raporcie Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz uwzględniane w analizie wielokryterialnej oceniającej poszczególne warianty drogi ekspresowej S11.
<b>13</b>	<b>Budowa przejazdu nad drogą (Biernatki - Dębiec)</b> <b>Liczba wniosków: 7</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.

<b>14</b>	<b>Zapewnienie dojazdów do działek po obu stronach S11</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.
<b>15</b>	<b>Budowa dróg serwisowych po obu stronach S11 i odbudowa melioracji</b> <b>Liczba wniosków: 6</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. 3. Melioracje pól zostaną przebudowana w zakresie kolidującym z projektowaną drogą S11.
<b>16</b>	<b>Pozostawienie uzgodnionego przebiegu drogi albo rekompensata za czas i wyłożone pieniądze 102/1, 104, 134/1, 137/3, 138/1. Właściciel działek oczekuje, iż trasa drogi ekspresowej S11 będzie po nich przebiegać i oczekuje ich wykupu</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Wymienione w postulacie działki nr 102/1, 104, 134/1, 137/3, 138/1, są usytuowane bezpośrednio przy istniejącej drogi krajowej nr 11, po obu jej stronach. Projektowane warianty drogi ekspresowej S11 przebiegają w odległości ok. 400m od istniejącej drogi krajowej nr 11, po jej południowo-zachodniej stronie. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.
<b>17</b>	<b>Budowa wiaduktu +2500m wraz z drogami serwisowymi od węzła Kórnik</b> <b>Liczba wniosków: 5</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1.W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.

### 3.2 GMINA KRZYKOSY

Tabela 8 Podsumowanie wyboru wariantów

Gmina Krzykosy Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11		
	Jestem za wariantem:	Nie jestem za wariantem:
Wariant 1	110	146
Wariant 2	12	17
Wariant 3	157	55
Wariant 1 i 2	0	49
Wariant 1 i 3	2	1
Wariant 2 i 3	24	50
Wariant 1 i 2 i 3	0	2
Brak opinii	20	6
Podsumowanie		
Wariant 1	112	198
Wariant 2	36	118
Wariant 3	183	108
Brak opinii	20	6

Tabela 9 Zestawienie głównych postulatów i odpowiedzi – Gmina Krzykosy

Z analizy wniosków społecznych wynika 12 Postulatów:	
1	<b>Na wysokości 27 km wariantu nr 3 winien on przejść wariantem nr 2 w wariant nr 1 (za w1 oraz w2)</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
Odpowiedź:	Zostanie rozważone powstanie wariantu społecznego, który będzie między innym odzwierciedlał także przedmiotową uwagę.
2	<b>Propozycja - przesunięcie S11 na odcinkach ŚKP - Słupia Wielka i Węzeł Środa Północ - Marianowo Brodowskie bliżej DK 11 (wyprostowanie odcinka i zbliżenie węzła do miasta). Wariant 3 wchodzi w grę kiedy przesunie się go maksymalnie na południe miejscowości Sulęcina, Solca, Śmieciak (za w1).</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
Odpowiedź:	1. Zostaną rozważone przesunięcia wariantów w ramach korzyści przedstawionych na etapie konsultacji społecznych. 2. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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 potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 3. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 5. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.
3	<b>Prośba o ominięcie działki z zabudowaniami (Krzykosy m. Baba) - poprowadzić przez działkę, która znajduje się obok. (za w3)</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
Odpowiedź:	1. Ze względu na szerokość drogi ekspresowej S11, odwodnienie, pasy terenu do obsługi pasa drogowego, ogrodzenie, drogi obsługujące teren przyległy, nie ma możliwości odsunięcia drogi ekspresowej z nieruchomości 720/3, 717/7 i 716/1. Od strony wschodniej przesunięcie ogranicza istniejąca droga krajowa nr 11. 2. Przesunięcie drogi w wariant 1 na wschód spowoduje ingerencje w obszar Natura 2000 (obszar ptasi) znajdujący się po wschodniej stronie istniejącej DK11. Przesunięcie drogi na zachód spowoduje ingerencję w siedliska usytuowane na działkach 726, 728/2 i 728/4.
4	<b>Wyeliminowanie wariantu 2</b> <b>Liczba wniosków: 1</b>
Odpowiedź:	1.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STES) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOS), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOS będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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 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 potrzebna zaprojektowania i wykonania ekranów ochrony akustycznej skutecznie chroniących przed nadmiernym oddziaływaniem akustycznym drogi. 2.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. 3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 4. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu



	przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.
5	<b>Jak największe oddalenie drogi od m. Krzykosy</b>
	<b>Liczba wniosków: 4</b>
Odpowiedź:	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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 częstotliwości 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>5. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>6. Każda nieruchomości, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>

6	<b>Budowa ekranów na całej długości m. Krzykosy</b>
	<b>Liczba wniosków: 4</b>
Odpowiedź:	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>3. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustycznej) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p>
7	<b>W3 zniszczenie krajobrazu/ingerencja w środowisko</b>
	<b>Liczba wniosków: 35</b>



Odpowiedź:	<p>1. Ochrona środowiska ochrona akustyczna. W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Raport o oddziaływaniu na środowisko będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>2. 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.</p> <p>3. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>4.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>5.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>6. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego. Ponadto w miejscu przecięcia drogi ekspresowej S11 z drogami gminnymi i powiatowymi będą zaprojektowane przejazdy nad S11, w celu skomunikowania rozdzielonych terenów.</p>
	<p><b>W przypadku zmiany na W2 - wniosek o bud. wiaduktu nad S11 w ciągu ul. Podgórnej w Sulęcinku</b></p> <p><b>Liczba wniosków: 2</b></p>

Odpowiedź:	<p>1. Nie ma uzasadnienia dla budowy wiaduktu w ciągu ul. Podgórnej w Sulęcinku, gdyż możliwość przejazdu przez drogę ekspresową jest zapewniona poprzez wiadukt w ciągu drogi powiatowej nr 3676P, który jest usytuowany w odległości ok. 0,9 km na północ od drogi gminnej.</p> <p>2. Przesunięcie łącznika z drogą krajową nr 15 zgodnie z postulatem spowodowałoby kolizję z zabudową wsi Sulęcinek wzdłuż ul. Podgórnej, dlatego też zaproponowany wariant jest poprowadzony optymalnie.</p>
9	<p><b>W przypadku zmiany na W3 - wniosek o przesunięcie łącznika z DK15 na zachód tak by przechodził przez odcinek wariantu W2 20+000 - 20+250</b></p> <p><b>Liczba wniosków: 2</b></p>
Odpowiedź:	<p>1. Nie ma uzasadnienia dla budowy wiaduktu w ciągu ul. Podgórnej w Sulęcinku, gdyż możliwość przejazdu przez drogę ekspresową jest zapewniona poprzez wiadukt w ciągu drogi powiatowej nr 3676P, który jest usytuowany w odległości ok. 0,9 km na północ od drogi gminnej.</p> <p>2. Przesunięcie łącznika z drogą krajową nr 15 zgodnie z postulatem spowodowałoby kolizję z zabudową wsi Sulęcinek wzdłuż ul. Podgórnej, dlatego też zaproponowany wariant jest poprowadzony optymalnie.</p>
10	<p><b>W1 - przeniesienie przebiegu drogi schodząc z zabudowań na działce 728/2</b></p> <p><b>Liczba wniosków: 3</b></p>
Odpowiedź:	<p>1. Trasa drogi ekspresowej S11 przewidziana w wariantcie 1 nie koliduje z istniejącą zabudową na działce nr 728/2. Natomiast droga obsługująca przyległy teren przecina południowo - wschodni narożnik powyższej działki.</p> <p>2.W ramach obecnego etapu prac projektowych (STEŚ) opracowany zostanie Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (ROOŚ), który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie DŚU dla wariantu preferowanego do realizacji. Raport ROOŚ będzie zawierał m.in. analizy i obliczenia akustyczne oddziaływania drogi (każdego wariantu przebiegu) 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>3.Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak uwzględnia kryteria społeczne w tym wyburzenia, ilość budynków znajdujących się w strefie ponadnormatywnego hałasu (dla których jest konieczność ochrony akustyczne) czy zajętość gruntów ornych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>4. Wpływ przedsięwzięcia na środowisko zostanie oceniony w ww. Raporcie oddziaływania na środowisko, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) wydana przez RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p>
11	<p><b>Do W3 - sugestia wybudowania przejazdu pod s11 na drodze gminnej nr 17</b></p> <p><b>Liczba wniosków: 1</b></p>
Odpowiedź:	<p>Zapewniono przejazd do rozdzielonych działek wiaduktem, w ciągu drogi powiatowej nr 3671P, który jest oddalony od działki 13/1 o około 500m.</p> <p>Nieuzasadnione z punktu widzenia finansowego budowanie nowego wiaduktu.</p>
12	<p><b>W W3 - przesunięcie węzła zjazdowego "Sulęcinek" o ok. pół km poza teren zabudowany drogi Przemiarki-Sulęcinek, a także łącznik z drogą nr 15 tak, aby omijał Bogusławki</b></p> <p><b>Liczba wniosków: 1</b></p>

<b>Odpowiedź:</b>	Na trasie drogi ekspresowej S11 nie ma węzła "Sulęcinek" jest natomiast węzeł "Miłosław". Węzeł i łącznik z drogą krajową nr 15 jest usytuowany optymalnie. Przesunięcie węzła na północ spowoduje wejście w zabudowania Sulęcinka, a przesunięcie na południe spowoduje wejście w kompleks leśny i w zabudowania w Bogusławkach. W związku z powyższym nie ma możliwości zmiany lokalizacji węzła "Miłosław".
-------------------	---

**3.3 GMINA NOWE MIASTO NAD WARTĄ**

Tabela 10 Podsumowanie wyboru wariantów – Gmina Nowe Miasto nad Wartą

Gmina Nowe Miasto nad Wartą Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11		
	Jestem za wariantem:	Nie jestem za wariantem:
Wariant 1	50	12
Wariant 2	0	0
Wariant 3	15	1
Wariant 1 i 2	1	7
Wariant 1 i 3	0	0
Wariant 2 i 3	5	36
Wariant 1 i 2 i 3	0	0
Brak opinii	2	17
Podsumowanie		
<b>Wariant 1</b>	<b>51</b>	<b>19</b>
<b>Wariant 2</b>	<b>6</b>	<b>43</b>
<b>Wariant 3</b>	<b>20</b>	<b>37</b>
<b>Brak opinii</b>	<b>2</b>	<b>17</b>

Tabela 11 Zestawienie głównych postulatów i odpowiedzi – Gmina Nowe Miasto nad Wartą

Z analizy wniosków społecznych wynika 5 Postulatów:	
<b>1</b>	<b>Zaprojektować przejście dla zwierzyny leśnej, km 337 (W1)</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Lokalizacja przejść dla zwierząt będzie wynikała z analizy środowiskowej korytarzy ekologicznych. Na podstawie całorocznej inwentaryzacji przyrodniczej zostaną zaprojektowane przejścia dla zwierząt dużych, średnich i małych. Przejścia ekologiczne zostaną opisane w raporcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, który będzie załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zamierzenia drogowego, wydawane przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Poznaniu.
<b>2</b>	<b>Prośba o zapewnienie, że podczas realizacji zadania Wykonawca nie będzie korzystał z drogi wewnętrznej LP położonej nieruchomości dz. 9300/2 (w1)</b>
	<b>Liczba wniosków: 2</b>

<b>Odpowiedź:</b>	1. Istniejąca droga krajowa nr 11 pozostanie do obsługi ruchu lokalnego, stąd komunikacja w mieście nie zostanie zakłócona. 2. Wykonawca podczas realizacji robót budowlanych korzysta z dróg publicznych podpisując umowę z ich zarządcą. Drogi wewnętrzne są własnością prywatną i Wykonawca robót musi mieć ich zgodę na korzystanie z drogi. 3. Stan nawierzchni wszystkich dróg w otoczeniu inwestycji powinien zostać zinwentaryzowany przed rozpoczęciem robót budowlanych, a w przypadku ich uszkodzenia podczas prowadzenia robót budowlanych, ich stan przywrócony.
<b>3</b>	<b>Odsunięcie S11 jak najdalej od zabudowy (W3)</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Ukształtowanie drogi S11 musi spełniać wymogi warunków technicznych oraz być najmniej uciążliwa dla przyległego terenu. Wszystkie warianty są projektowane są z należytą starannością tak, aby uzyskać optymalną geometrię. Ostateczny przebieg będzie zatwierdzony przez decyzję środowiskową wydawaną przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska na podstawie Raportu Oceny oddziaływania na Środowisko przedsięwzięcia.
<b>4</b>	<b>Szerokie wiadukty i przejazdy (możliwość minięcia się sprzętów rolniczych)</b>
	<b>Liczba wniosków: 6</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Przewidziano dwie lokalizacje, gdzie będzie możliwe przekroczenie bezkolizyjnie drogi ekspresowej: - na węźle z drogą wojewódzką nr 436, o szerokości każdego pasa ruchu 3,5m, - na przejeździe dwupoziomowym w ciągu drogi powiatowej nr 3742, o szerokości każdego pasa ruchu 3,0m. Parametry ww. dróg są zgodne z warunkami technicznymi dla dróg publicznych oraz dla pojazdów, które się po nich poruszają. Przekrój drogi na przejeździe nad drogą ekspresową będzie taki sam jak na drodze publicznej w ciągu której jest usytuowany. Jeżeli sprzęt rolniczy jest dopuszczony do ruchu na drogach publicznych to powinien bez problemu minąć się na projektowanych wiaduktach drogowych.
<b>5</b>	<b>Prośba aby cała długość obwodnicy/drogi ekspresowej została obsadzona różami oraz bzami, śliwą</b>
	<b>Liczba wniosków: 2</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Zieleń wzdłuż drogi ekspresowej S11 zostanie obsadzona drzewami oraz krzewami zgodnymi z "Wytycznymi zakładania i utrzymania zieleni przydrożnej na potrzeby GDDKiA". Droga powinna być obsadzona roślinnością rodzimą zgodną z wytycznymi GDDKiA, która nie wabi owadów i ptaków, ze względu na zagrożenie zderzenia.

3.4 GMINA ŚRODA WIELKOPOLSKA

Tabela 12 Podsumowanie wyboru wariantów – Gmina Środa Wielkopolska

Gmina Środa Wielkopolska Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11		
	Jestem za wariantem:	Nie jestem za wariantem:
Wariant 1	9	25
Wariant 2	5	2
Wariant 3	585	2
Wariant 1 i 2	0	549
Wariant 1 i 3	2	0
Wariant 2 i 3	2	7
Wariant 1 i 2 i 3	0	0
Brak opinii	19	35
Podsumowanie		
Wariant 1	11	574
Wariant 2	7	558
Wariant 3	589	9
Brak opinii	19	35

Tabela 13 Zestawienie głównych postulatów i odpowiedzi – Gmina Środa Wielkopolska

Z analizy wniosków społecznych wynika 11 Postulatów:	
1	Budowa wiaduktu/przejazdu technicznego na drodze gminnej Trzebisławki – Biernatki
	Liczba wniosków: 2
Odpowiedź:	W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11.
2	Dodatkowy zjazd/węzeł w pobliżu Środy Wielkopolskiej za w3)
	Liczba wniosków: 111

Odpowiedź:	1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja: - brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza), - wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km, - brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciąży węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła, - węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl, - należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejęcie również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców, - główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, - ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.
	3
Dodatkowy zjazd w pobliżu Środy Wielkopolskiej (za w2)	
Liczba wniosków: 1	



<b>Odpowiedź:</b>	1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja: - brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza), - wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km, - brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciąża węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła, - węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl, - należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejście również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców, - główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, - ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.
<b>4</b>	<b>Budowa 2 mostu na Warcie w rejonie Nowego Miasta (Wariant 3)</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	W ramach opracowań projektowych dla budowy S11 Kórnik-Ostrów Wlkp., dla każdego wariantu przebiegu drogi ekspresowej przewiduje się budowę nowego mostu przez Wartę.
<b>5</b>	<b>Budowa wiaduktu/przejazdu technicznego (rejon działki 112 Trzebisławki)</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Działka 112 jest obecnie zlokalizowana w odległości ok. 140m od istniejącej drogi krajowej nr 11, natomiast obecna trasa S11 biegnie w odległości ok. 20m od granicy działki 112. 2. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11. 3. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.
<b>6</b>	<b>Budowa przejazdu gospodarczego dla ciągników (dz. Nr 14/3 0029) za w3</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. W celu zapewnienia ciągłości komunikacyjnej istniejących dróg gminnych łączących m. Biernatki - Trzebisławki i m. Biernatki - Dębiec, jak również zapewnienia dojazdu do poszczególnych części działek podzielonych w wyniku zajęcia terenu pod drogę ekspresową S11, zostanie zaprojektowany przejazd drogowy ok. km 1+800 drogi S11.

	2. Każda nieruchomość, która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.
<b>7</b>	<b>Prośba o wybudowanie wiaduktu między dz. nr 8 a 11 Chwałkowo (za W3)</b>
	<b>Liczba wniosków: 5</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Na terenie obrębu Chwałkowo przewidziano dwa miejsca, w których istnieje możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo.
<b>8</b>	<b>Prośba o wybudowanie wiaduktu między dz. nr 9 a 11 Chwałkowo (za W3)</b>
	<b>Liczba wniosków: 4</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Na terenie obrębu Chwałkowo przewidziano dwa miejsca, w których istnieje możliwość przejazdu drogą poprzeczną na drugą stronę drogi ekspresowej: - w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432 nad drogą ekspresową S11 - w ciągu drogi powiatowej nr 3671P (w rejonie linii kolejowej LK 272) pod drogą ekspresową S11 Czartki-Nadziejewo.
<b>9</b>	<b>Apel aby droga użytkowa do autostrady przebiegała wzdłuż S11 (Chwałkowa)</b>
	<b>Liczba wniosków: 6</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKiA umożliwiają możliwość rozwoju miasta Środa Wlkp. i okolic.
<b>10</b>	<b>Propozycja aby S11 przebiegała za rowem melioracyjnym</b>
	<b>Liczba wniosków: 2</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Trasa drogi ekspresowej S11, na wysokości działek 109/1 i 109/2 w obrębie Chwałkowo, będzie przebiegała po północnej stronie istniejącego rowu melioracyjnego. 2. Wszystkie urządzenia sieci uzbrojenia terenu które znajdują się w pasie drogowym zostaną przebudowane/odbudowane w zakresie oddziaływania inwestycji.
<b>11</b>	<b>Brak dodatkowego węzła zjazdowego od drogi Kórnickiej</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>

<b>Odpowiedź:</b>	<p>W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza),</li><li>- wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km,</li><li>- brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciąża węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła,</li><li>- węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl,</li><li>- należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejście również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców,</li><li>- główną ośią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li><li>- ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.</li></ul>
-------------------	---

### 3.4 GMINA ZANIEMYŚL

Tabela 14 Podsumowanie wyboru wariantów – Gmina Zaniemyśl

Gmina Zaniemyśl Wybór wariantu projektowanego przebiegu drogi ekspresowej S11		
	Jestem za wariantem:	Nie jestem za wariantem:
Wariant 1	242	1
Wariant 2	10	0
Wariant 3	6	184
Wariant 1 i 2	9	6
Wariant 1 i 3	0	1
Wariant 2 i 3	0	121
Wariant 1 i 2 i 3	0	4
Brak opinii	68	24
Podsumowanie		
<b>Wariant 1</b>	<b>251</b>	<b>12</b>
<b>Wariant 2</b>	<b>19</b>	<b>131</b>
<b>Wariant 3</b>	<b>6</b>	<b>310</b>
<b>Brak opinii</b>	<b>68</b>	<b>24</b>

Tabela 15 Zestawienie głównych postulatów i odpowiedzi – Gmina Zaniemyśl

Z analizy wniosków społecznych wynika 13 Postulatów:	
1	Jestem za przebiegiem po starej trasie 11. - stara „droga katowicka”
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	<p>1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.</p> <p>2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.</p>
2	Nowy wariant - poszerzenie istniejącego odcinka S11
	Liczba wniosków: 1
Odpowiedź:	<p>1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKIA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic.</p> <p>2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.</p>
3	Zwiększyć ilość zjazdów/wjazdów na wysokości Środy Wlkp.
	Liczba wniosków: 2

<b>Odpowiedź:</b>	1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja: - brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza), - wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km, - brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciążą węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła, - węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl, - należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejście również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców, - główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, - ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.
<b>4</b>	<b>Trasa po starej drodze S11</b>
	<b>Liczba wniosków: 2</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Droga DK11 pozostanie drogą do obsługi ruchu lokalnego. Przeniesienie ruchu tranzytowego na drogę ekspresową S11 przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego na DK11. W kwestii rozwoju miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu inwestycji, bliskość drogi ekspresowej oraz możliwości włączenia się w nią za pośrednictwem węzłów drogowych zlokalizowanych w rejonie Środy Wlkp. zdaniem GDDKiA umożliwiają rozwój miasta Środa Wlkp. i okolic. 2. Budowa drogi ekspresowej po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11 nie jest możliwa przede wszystkim ze względu na aktualne, wymagane przepisami parametry techniczne dla geometrii drogi klasy S oraz liczne kolizje z zabudową.
<b>5</b>	<b>Wykonanie pobliskiego przejazdu do wsi Jaszkowo</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. Zostanie zapewniona, przerwana przez drogę ekspresową, ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwu poziomych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych, ale bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową. W rejonie m. Jaszkowo zaplanowano przejazdy bezkolizyjne nad drogą ekspresową dla drogi powiatowej nr 2475P, 3674P oraz dla drogi gminnej Mądre - Wyszakowo. 2. W sąsiedztwie wsi Jaszkowo został zaprojektowany przejazd dwupoziomowy nad drogą ekspresową S11 w ciągu drogi powiatowej nr 2475P w odległości ok. 1,0km od centrum wsi Jaszkowo. 3. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.
<b>6</b>	<b>Gmina zostanie podzielona, jeden węzeł utrudni wjazd/wyjazd ze Środy Wlkp..</b>

	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja: - brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza), - wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km, - brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciążą węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła, - węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl, - należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejście również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców, - główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, - ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej. 2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. 3. Aby zapewnić komunikację przez drogę ekspresową S11, zostały zaplanowane przejazdy nad drogą S11 w ciągu dróg powiatowych i gminnych. Węzły drogowe na drodze ekspresowej, zgodnie z warunkami technicznymi, nie powinny być usytuowane częściej niż 5km oraz krzyżować się z drogami o klasie technicznej min. Z. 4. Każda nieruchomość , która utraci dostęp do drogi publicznej w wyniku realizacji inwestycji drogowej, będzie miała ten dostęp zapewniony poprzez istniejącą sieć dróg publicznych uzupełnioną w zależności od potrzeb o zaprojektowane jezdnie dodatkowe do obsługi terenu przyległego.
<b>7</b>	<b>Zaprojektować dodatkowe węzły (Środa Wlkp..)</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>



<b>Odpowiedź:</b>	<p>1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza),</li><li>- wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km,</li><li>- brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciążą węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła,</li><li>- węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl,</li><li>- należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejście również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców,</li><li>- główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li><li>- ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.</li></ul> <p>2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p>
	<p><b>Przez Młodzikówko, Sulęcinek, Przymiarki Soleckie ma przebiegać szybka kolej</b></p> <p><b>Liczba wniosków: 2</b></p>
<b>Odpowiedź:</b>	Prace projektowe nad wariantami przebiegu S11 są koordynowane z Centralnym Portem Komunikacyjnym.
<b>9</b>	<b>Na terenie powiatu średzkiego zaprojektować drugi węzeł komunikacyjny</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>

<b>Odpowiedź:</b>	<p>1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza),</li><li>- wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km,</li><li>- brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciążą węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła,</li><li>- węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl,</li><li>- należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejście również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców,</li><li>- główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li><li>- ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.</li></ul> <p>2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p>
<b>10</b>	<b>Budowa kładki/wiaduktu w miejscach przecinania S11 z drogami gminnymi utwardzonymi</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	Zostanie zapewniona ciągłość komunikacyjna dróg powiatowych i gminnych w postaci przejazdów dwu poziomych lub za pośrednictwem jezdni dodatkowych , ale bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową. W rejonie m. Jaskowo zaplanowano przejazdy bezkolizyjne nad drogą ekspresową dla drogi powiatowej nr 2475P, 3674P oraz dla drogi gminnej Mądre - Wyszakowo.
<b>11</b>	<b>Budowa dodatkowego węzła/zjazdu np. na drodze Słupia - Śnieciska</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>

<b>Odpowiedź:</b>	<p>1. W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza),</li><li>- wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km,</li><li>- brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciąży węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła,</li><li>- węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl,</li><li>- należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejęcie również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców,</li><li>- główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li><li>- ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.</li></ul> <p>2. Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe.</p>
12	<b>Budowa przejazdu bezkolizyjnego na zjeździe z S11 w Środzie Wlkp.</b>
	<b>Liczba wniosków: 1</b>
<b>Odpowiedź:</b>	<p>Aktualnie w rejonie Środy Wielkopolskiej na każdym z projektowanych wariantów, zaplanowano dostęp do drogi ekspresowej poprzez węzły drogowe zlokalizowane na drodze wojewódzkiej nr 432 (węzeł Środa Południe) oraz na drodze krajowej nr 15 (węzeł drogowy Miłosław). Dojazd do Środy Wlkp. jest także możliwy poprzez istniejący węzeł Kórnik Południe. Natomiast skrzyżowanie dojazdu z drogi ekspresowej S11 do Środy Wlkp. (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 432) z istniejącą drogą krajową oraz linią kolejową leży poza zakresem opracowania i powinno być realizowane w ramach przebudowy drogi wojewódzkiej nr 432.</p>
13	<b>Budowa węzła na wysokości Słupi Wielkiej</b>
	<b>Liczba wniosków: 4</b>

<b>Odpowiedź:</b>	<p>W wyniku analizy wniosku o zaprojektowanie dodatkowego węzła na drodze ekspresowej, w rejonie m. Koszuty stwierdzono, iż dodanie węzła drogowego w tej lokalizacji nie znajduje uzasadnienia. Poniżej argumentacja:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- brak możliwości powiązania drogi ekspresowej z drogą powiatową nr DP 2475P ze względu na niską klasę techniczną. Droga powiatowa posiada klasę techniczną L (lokalna) i nawierzchnię częściowo gruntową, natomiast drogę klasy S, można powiązać z drogą posiadającą klasę techniczną min. Z (zbiorcza),</li><li>- wnioskowany węzeł znajduje się w zbyt bliskiej odległości od węzła Kórnik, minimalna odległość między węzłami zgodnie z warunkami technicznymi powinna wynosić 5km, podczas gdy wnioskowany węzeł oddalony byłby o 4,5km,</li><li>- brak uzasadnienia ruchowego. Głównym szlakiem komunikacyjnym na szlaku: Śrem Zaniemyśl i Środa Wielkopolska jest droga wojewódzka DW432 i tą drogą prowadzony jest główny ruch w stronę zachodnią ze Środy wielkopolskiej. Dodatkowy węzeł w rejonie m. Koszuty nie odciąży węzła Środa Południe, natomiast węzła Środa Południe zostanie zaprojektowany w taki sposób, aby zapewniona była odpowiednia przepustowość tego węzła,</li><li>- węzeł nie wpłynie na skrócenie czasu dojazdu zarówno do Środy Wlkp. jak i miejscowości położonych w gminie Zaniemyśl,</li><li>- należy również mieć na uwadze, że węzeł spowoduje większą zajętość terenu, co w przypadku gminy Środa Wlkp., oznacza przejęcie również gruntów o wyższej klasie bonitacyjnej, co jest w sprzeczności z postulatami mieszkańców,</li><li>- główną osią komunikacyjną dla ruchu lokalnego nadal pozostanie istniejąca droga krajowa nr 11, która będzie najszybszym i najprostszym łącznikiem pomiędzy Kórnikiem, a Środą Wlkp. Natomiast droga ekspresowa S11, będzie prowadziła ruchu tranzytowy. Łączenie tych dwóch potoków ruchu, posiadających różne źródła i cele podróży jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,</li><li>- ponadto ciężki ruch tranzytowy ciągników siodłowych nie będzie poruszał się już po istniejącej drodze krajowej nr 11, tylko przeniesie się na drogę ekspresową S11, co spowoduje znaczne zmniejszenie się ruchu na istniejącej drodze krajowej oraz znaczne podniesienie bezpieczeństwa ruchu co zapewne zachęci mieszkańców do korzystania z niej zamiast z drogi ekspresowej.</li></ul>
-------------------	---