

## SPIS TREŚCI:

1. WSTĘP.....	2
2. TABELARYCZNE ZESTAWIENIE WNIOSKÓW I PROTESTÓW MIESZKAŃCÓW WRAZ Z ICH ANALIZĄ .....	2
3. PODSUMOWANIE .....	32

# Tabelaryczne zestawienie

## wniosków i protestów mieszkańców wraz z odpowiedziami

### 1. WSTĘP

W dniu 1 grudnia 2020 r. zorganizowano spotkanie informacyjno-konsultacyjne dla mieszkańców m. Brzezie, leżącej w ciągu korygowanego przebiegu drogi krajowej nr 12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezie.

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

- wariant nr 1b – różowy,
- wariant nr 2 – niebieski.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji do Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu – napłynęło łącznie 287 ankiet oraz 3 petycji od mieszkańców, reprezentujących społeczność lokalną.

W poniższym rozdziale 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 (**Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. - Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**), 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.

Tabela 1 Zestawienie wniosków i postulatów wraz z ich analizą i rozpatrzeniem

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0001			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0002	Obwodnica nie powinna dzielić miejscowości Brzezie. Należałoby wykorzystać drogę gminną od skrzyżowania drogi krajowej nr 12 z ul. Dębowa (kierunek - miejscowość Chorzew) i połączyć z drogą nr 11.	<p>1. Zaprojektowane warianty korekty DK12 na obwodnicy Pleszewa prezentowane były już na konsultacjach społecznych w 2011 roku dla mieszkańców Gminy i Miasta Pleszew. Miejsce skrzyżowania obwodnicy Pleszewa w ciągu DK12 z drogą krajową DK11, i tym samym połączenia z planowaną S11 w m. Zielona Łąka, było ustalone jeszcze w ramach poprzednich prac studialnych, które wznowiono w 2020r.</p> <p>- <b>Wariant nr 2 DK12</b> rozpoczyna swój bieg na skrzyżowaniu z DK11 i kończy rondem na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową w rejonie ul. Dębowej. Wariant nr 2 nie dzieli zabudowanej części miejscowości Brzezie na dwie części lecz omija ją po stronie południowej i wyprowadza ruchu poza obszar zabudowany. Wariant ten dzieli pola uprawne, które mają zapewnioną obsługę przez jezdnie do obsługi terenu przyległego. Natomiast połączenie rozdzielonych tras obwodnicy pól będzie możliwe poprzez przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz na skrzyżowaniu DK12 z ul. Dębowa.</p> <p>- <b>Wariant nr 1b</b> przewiduje zakończenie przebudowy DK12 przed zabudowaniami miejscowości Brzezie w rejonie mostu na rzece Ner, zatem może spowodować zwiększenie ruchu w miejscowości. Droga DK12 na tym odcinku będzie przejmowała ruch pojazdów zjeżdżających z S11 na węźle Pleszew Południe w kierunku m. Kalisz, który po zrealizowaniu S11, będzie ruchem o natężeniu wyższym aniżeli dotychczas. To samo tyczy się jadących z kierunku Kalisza na S11 w kierunku Poznania - również przejadą przez część zabudowaną m. Brzezie.</p> <p>2. Projektanci przeanalizowali alternatywny przebieg DK12 według wskazań mieszkańców wsi Brzezie. Droga DK12 ma długość ok 6,8km i Wariant na pewno jest korzystny z punktu widzenia mieszkańców wsi Brzezie i ma długość ok. 6,8km i rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK11. Następnie przecina wieś Zielona Łąka i dalej biegnie wzdłuż północnej strony drogi powiatowej do wsi Chorzew, przecinając grunty wsi Nadzieja. Od wsi Chorzew biegnie po północnej stronie drogi gminnej, także po gruntach wsi Brzezie i kończy swój bieg na skrzyżowaniu z DK12 we wsi Kajew.</p> <p>Na znacznej długości ok. 3,8km droga DK12 przebiega wzdłuż istniejących dróg gminnych i powiatowych. Jest poprowadzona tak aby istniejąca droga wzdłuż której biegnie nadal zapewniała dostęp do przyległego terenu, jednakże z drugiej strony na całej długości należy zapewnić drogę serwisową obsługującą odcięte działki od dostępu do drogi publicznej.</p> <p>Ponadto dla nowego przebiegu DK12 należy zapewnić także, dwupoziomowe skrzyżowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w Zielonej Łące na skrzyżowaniu z drogą powiatową</li> <li>- w Chorzewie na drodze gminnej</li> <li>- na gruntach wsi Brzezie</li> </ul> <p>Przebieg trasy DK12 powoduje także wyburzenia jednej posesji we wsi Zielone Łąki. Ponadto przy projektowaniu skrzyżowań dwupoziomowych, ze względu na ukształtowanie dojazdów do wiaduktu, może dojść do kolejnych wyburzeń.</p>	Sprzeciw dla wariantu 1 i 2.
B0003			
B0004			
B0005			
B0006			
B0007			
B0008			
B0009			
B0010			
B0011			
B0012			
B0013			
B0014		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0015			
B0016			
B0017			
B0018			
B0019			
B0020			
B0021			
B0022			
B0023			
B0024			
B0025			
B0026			
B0027			
B0028			
B0029			
B0030			
B0031			
B0032			
B0033	Brzezcie było spokojną, cichą miejscowością. Dlatego wariant 2 jest dla nas najkorzystniejszy, aby ten spokój zachować jak najdłużej.	1. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. 2. Wpływ inwestycji na środowisko oraz wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi zostaną opisane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla rozpatrywanych wariantów zostanie przeprowadzona szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary podlegające ochronie. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci np. ekranów akustycznych zamieszczone zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Natomiast dla weryfikacji skuteczności wykonanych zabezpieczeń po roku od oddania drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w celu potwierdzenia pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności zainstalowanych ekranów.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0034	Brzezcie było spokojną, cichą miejscowością. Dlatego wariant 2 jest dla nas najkorzystniejszy, aby ten spokój zachować jak najdłużej.		
B0035			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0036			
B0037			
B0038		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0039			
B0040			
B0041	Wariant drugi korzystniejszy: nie dzieli wsi. Podział byłby niebezpieczny, zwłaszcza dla dzieci.	1. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. 2. Wpływ inwestycji na środowisko oraz wymagania, jakie należy spełnić w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi zostaną opisane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0042	Wariant drugi nie dzieli miejscowości, jest bezpieczniejszy - ruch uliczny wyprowadzony poza Brzezie.	Dla rozpatrywanych wariantów zostanie przeprowadzona szczegółowa analiza akustyczna, a w ramach obliczeń propagacji hałasu drogowego niniejszego przedsięwzięcia określony zostanie zasięg oddziaływania akustycznego projektowanej trasy na przyległe tereny, w tym obszary podlegające ochronie. Głównym celem analizy jest określenie granic obszaru maksymalnego zasięgu hałasu wyznaczonego izolacją o wartości dopuszczalnej najdalej oddalonej od osi drogi. Wyniki analizy hałasu oraz potrzeby zastosowania ochrony przeciwhałasowej w postaci np. ekranów akustycznych zamieszczone zostaną w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Natomiast dla weryfikacji skuteczności wykonanych zabezpieczeń po roku od oddania drogi do użytkowania zarządca zobowiązany jest do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w celu potwierdzenia pomiarów w terenie i sprawdzenia skuteczności zainstalowanych ekranów. 3. Skrzyżowanie w postaci ronda na DK12 przed Brzeziem dla jadących w kierunku Pleszewa uspokoi ruch pojazdów i podniesie bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu i podniesie bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz mieszkańców.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0043		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0044			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0045	Wariant 2 jest zdecydowanie korzystniejszy dla mieszkańców.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0046			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0047			
B0048			
B0049			
B0050			
B0051			
B0052			
B0053			
B0054			
B0055			
B0056		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0057			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0058			
B0059			
B0060			
B0061			
B0062			
B0063			
B0064			
B0065			
B0066			
B0067			
B0068		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0069			
B0070			

Lp.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0071			
B0072			
B0073			
B0074			
B0075			Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0076			
B0077			
B0078			
B0079			
B0080			
B0081			
B0082			
B0083			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0084			
B0085			
B0086			
B0087			
B0088			
B0089			
B0090			
B0091			
B0092			
B0093			
B0094			
B0095			
B0096			
B0097			
B0098			
B0099			
B0100		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0101			
B0102			
B0103			
B0104			
B0105			
B0106			
B0107			
B0108			
B0109			
B0110			

Lp.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0111			
B0112			
B0113			
B0114			
B0115			
B0116			
B0117			
B0118			
B0119			
B0120			
B0121			
B0122		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0123			
B0124			
B0125			
B0126			
B0127			
B0128			
B0129			
B0130			
B0131			
B0132			
B0133			
B0134			
B0135			
B0136			
B0137			
B0138			
B0139			
B0140			
B0141			
B0142			
B0143			
B0144			
B0145			
B0146			
B0147			
B0148			
B0149			
B0150			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0151			
B0152			
B0153			
B0154			
B0155			Wybór wariantu 1. Sprzeciwu nie zgłoszono.
B0156		<p>1. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezcie zostaną wybudowane dodatkowej jezdnie do obsługi przyległego terenu, zapewniające dostęp do nieruchomości, które na skutek budowy drogi utracą dostęp do drogi publicznej. Komunikację między obszarami przedzielonymi nową drogą zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz na skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa. Przejazd pod mostem na rzece Ner zapewnia komunikację pomiędzy rozciętymi gruntami przez trasę obwodnicy w ciągu DK12. Ponadto ta komunikacja jest zapewniona po obu stronach rzeki Ner. Inne rozwiązania komunikujące tereny po obu stronach obwodnicy musiałyby być zapewnione poprzez co najmniej dwa wiadukty drogowe po obu stronach rzeki Ner, co powoduje że byłoby to rozwiązanie nieekonomiczne. Dodatkowo obie drogi gminne w ciągu, których zostałyby zbudowany wiadukt wraz z dojazdami, nie są drogami publicznymi i musiałyby być przyjęte uchwałami przez gminę w poczet dróg gminnych publicznych. Mając powyższe na uwadze najbardziej racjonalnym rozwiązaniem nie zwiększającym kosztów inwestycji oraz nie zwiększających zajętości terenu są przejazdy pod obwodnicą w ciągu DK12, w sąsiedztwie rzeki Ner.</p> <p>2. Szczegółowa wielokryterialna analiza porówna warianty m.in. pod względem zajętości terenu, kosztów, aspektów społecznych, środowiskowych i technicznych.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0157	Wariant 1 jest tańszy - mniej powierzchni do położenia, oraz nie przerywa tkanki wiejskiej w takim stopniu jak wariant 2. Mniejszość gospodarstw usytuowanych bezpośrednio przy 1 wariacie. Co więcej, był konsultowany społecznie, drugi jest nowością. Wariant 2 utrudnieniem dla rolników - przecina jednolite tereny.		
B0158			
B0159	Właściciel działek 98, 99. Wprowadzenie drogi 200 m od domu wiąże się z zakończeniem rodzinnego biznesu związanego z uprawą pomidora gruntowego, a także z utratą pola - co za tym idzie, kontraktów.	<p>1. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezcie zostaną wybudowane dodatkowej jezdnie do obsługi przyległego teren, zapewniające dostęp do nieruchomości, które na skutek budowy drogi utracą dostęp do drogi publicznej. Komunikację między obszarami przedzielonymi nową drogą zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz na skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa.</p> <p>2. Jeżeli zdaniem właściciela działek nr 98 i 99, nie będą można ich 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. Wybór wariantu 1.
B0160		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0161			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0162			Wybór wariantu 2. Sprzeciwu nie zgłoszono.
B0163			
B0164			
B0165			
B0166			
B0167			
B0168			
B0169			
B0170			
B0171			
B0172			Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0173			
B0174		Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.	



Lp.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0175			
B0176			
B0177			
B0178			
B0179			
B0180			
B0181			
B0182			
B0183			
B0184			
B0185			
B0186			
B0187	Obwodnica nie powinna dzielić miejscowości Brzezcie. Należałoby wykorzystać drogę gminną od skrzyżowania drogi krajowej nr 12 z ul. Dębową (kierunek Chorzew) i połączyć z drogą nr 11.	1. Zaprojektowane warianty korekty DK12 na obwodnicy Pleszewa prezentowane były już na konsultacjach społecznych w 2011 roku dla mieszkańców Gminy i Miasta Pleszew. Miejsce skrzyżowania obwodnicy Pleszewa w ciągu DK12 z drogą krajową DK11 i tym samym połączenia z planowaną S11 w m. Zielona Łąka, było ustalone jeszcze w ramach poprzednich prac studialnych, które wznowiono w 2020r. - <b>Wariant nr 2 DK12</b> rozpoczyna swój bieg na skrzyżowaniu z DK11 i kończy rondem na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową w rejonie ul. Dębowej. Wariant nr 2 nie dzieli zabudowanej części miejscowości Brzezcie na dwie części lecz omija ją po stronie południowej i wyprowadza ruch poza obszar zabudowany. Wariant ten dzieli pola uprawne, które mają zapewnioną obsługę przez jezdnie do obsługi terenu przyległego. Natomiast połączenie rozdzielonych trasą obwodnicy pół będzie możliwe poprzez przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz na skrzyżowaniu DK12 z ul. Dębową. - <b>Wariant nr 1b</b> przewiduje zakończenie przebudowy DK12 przed zabudowaniami miejscowości Brzezcie w rejonie mostu na rzece Ner, zatem może spowodować zwiększenie ruchu w miejscowości. Droga DK12 na tym odcinku będzie przejmowała ruch pojazdów zjeżdżających z S11 na węźle Pleszew Południe w kierunku m. Kalisz, który po zrealizowaniu S11, będzie ruchem o natężeniu wyższym aniżeli dotychczas. To samo tyczy się jadących z kierunku Kalisz na S11 w kierunku Poznania - również przejadą przez część zabudowaną m. Brzezcie.	Sprzeciw dla obu wariantów.
B0188	Obwodnica nie powinna dzielić miejscowości Brzezcie. Należałoby wykorzystać drogę gminną od skrzyżowania drogi krajowej nr 12 z ul. Dębową (kierunek Chorzew) i połączyć z drogą nr 11.	2. Projektanci przeanalizowali alternatywny przebieg DK12 według wskazań mieszkańców wsi Brzezcie. Droga DK12 ma długość ok 6,8km i Wariant na pewno jest korzystny z punktu widzenia mieszkańców wsi Brzezcie i ma długość ok. 6,8km i rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK11. Następnie przecina wieś Zielona Łąka i dalej biegnie wzdłuż północnej strony drogi powiatowej do wsi Chorzew, przecinając grunty wsi Nadzieja. Od wsi Chorzew biegnie po północnej stronie drogi gminnej, także po gruntach wsi Brzezcie i kończy swój bieg na skrzyżowaniu z DK12 we wsi Kajew. Na znacznej długości ok. 3,8km droga DK12 przebiega wzdłuż istniejących dróg gminnych i powiatowych. Jest poprowadzona tak aby istniejąca droga, wzdłuż której biegnie, nadal zapewniała dostęp do przyległego terenu, jednakże z drugiej strony na całej długości należy zapewnić drogę serwisową obsługującą działki odcięte od dostępu do drogi publicznej. Ponadto dla nowego przebiegu DK12 należy zapewnić także, dwupoziomowe skrzyżowania: - w Zielonej Łące na skrzyżowaniu z drogą powiatową - w Chorzewie na drodze gminnej - na gruntach wsi Brzezcie Przebieg trasy DK12 powoduje także wyburzenia jednej posesji we wsi Zielone Łąki. Ponadto przy projektowaniu skrzyżowań dwupoziomowych, ze względu na ukształtowanie dojazdów do wiaduktu, może dojść do kolejnych wyburzeń.	Sprzeciw dla obu wariantów.
B0189		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1.
B0190			Wybór wariantu 2.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0191	Obwodnica nie powinna dzielić miejscowości Brzezcie. Należałoby wykorzystać drogę gminną od skrzyżowania drogi krajowej nr 12 z ul. Dębową (kierunek Chorzew) i połączyć z drogą nr 11.	<p>1. Zaprojektowane warianty korekty DK12 na obwodnicy Pleszewa prezentowane były już na konsultacjach społecznych w 2011 roku dla mieszkańców Gminy i Miasta Pleszew. Miejsce skrzyżowania obwodnicy Pleszewa w ciągu DK12 z drogą krajową DK11 i tym samym połączenia z planowaną S11 w m. Zielona Łąka, było ustalone jeszcze w ramach poprzednich prac studialnych które wznowiono w 2020r.</p> <p>- <b>Wariant nr 2 DK12</b> rozpoczyna swój bieg na skrzyżowaniu z DK11 i kończy rondem na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową w rejonie ul. Dębowej. Wariant nr 2 nie dzieli zabudowanej części miejscowości Brzezcie na dwie części lecz omija ją po stronie południowej i wyprowadza ruch poza obszar zabudowany. Wariant ten dzieli pola uprawne, które mają zapewnioną obsługę przez jezdnie do obsługi terenu przyległego. Natomiast połączenie rozdzielonych trasą obwodnicy pól będzie możliwe poprzez przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz na skrzyżowaniu DK12 z ul. Dębową.</p> <p>- <b>Wariant nr 1b</b> przewiduje zakończenie przebudowy DK12 przed zabudowaniami miejscowości Brzezcie w rejonie mostu na rzece Ner, zatem może spowodować zwiększenie ruchu w miejscowości. Droga DK12 na tym odcinku będzie przejmowała ruch pojazdów zjeżdżających z S11 na węźle Pleszew Południe w kierunku m. Kalisz, który po zrealizowaniu S11, będzie ruchem o natężeniu wyższym aniżeli dotychczas. To samo tyczy się jadących z kierunku Kalisza na S11 w kierunku Poznania - również przejadą przez część zabudowaną m. Brzezcie.</p> <p>2. Projektanci przeanalizowali alternatywny przebieg DK12 według wskazań mieszkańców wsi Brzezcie. Droga DK12 ma długość ok 6,8km i Wariant na pewno jest korzystny z punktu widzenia mieszkańców wsi Brzezcie i ma długość ok. 6,8km i rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK11. Następnie przecina wieś Zielona Łąka i dalej biegnie wzdłuż północnej strony drogi powiatowej do wsi Chorzew, przecinając grunty wsi Nadzieja. Od wsi Chorzew biegnie po północnej stronie drogi gminnej, także po gruntach wsi Brzezcie i kończy swój bieg na skrzyżowaniu z DK12 we wsi Kajew.</p> <p>Na znacznej długości ok. 3,8km droga DK12 przebiega wzdłuż istniejących dróg gminnych i powiatowych. Jest poprowadzona tak aby istniejąca droga, wzdłuż której biegnie, nadal zapewniała dostęp do przyległego terenu, jednakże z drugiej strony na całej długości należy zapewnić drogę serwisową obsługującą działki odcięte od dostępu do drogi publicznej.</p> <p>Ponadto dla nowego przebiegu DK12 należy zapewnić także, dwupoziomowe skrzyżowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w Zielonej Łące na skrzyżowaniu z drogą powiatową</li> <li>- w Chorzewie na drodze gminnej</li> <li>- na gruntach wsi Brzezcie</li> </ul> <p>Przebieg trasy DK12 powoduje także wyburzenia jednej posesji we wsi Zielone Łąki. Ponadto przy projektowaniu skrzyżowań dwupoziomowych, ze względu na ukształtowanie dojazdów do wiaduktu, może dojść do kolejnych wyburzeń.</p>	Sprzeciw dla obu wariantów.
B0192			
B0193			
B0194		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0195			
B0196			
B0197			
B0198			
B0199			
B0200			
B0201			
B0202			
B0203			
B0204			
B0205			Odpowiedź niejasna (wskazano zarówno wybór jak i sprzeciw dla wariantu 2).
B0206		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 2. Sprzeciwu nie zgłoszono.
B0207			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0208			
B0209			
B0210			
B0211			
B0212			
B0213			Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0214	Jestem za tym, aby budowa obwodnicy przebiegała jak najdalej od mojego miejsca zamieszkania.	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0215		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0216	Jestem za wariantem 2, ponieważ droga będzie przechodzić poza terenem zabudowanym. Omijając centrum, ograniczy dostęp mieszkańców do kościoła i cmentarza.	1. Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków. 2. Wariant omijając centrum wsi Brzezie, nie ograniczy dostępu mieszkańcom do kościoła i cmentarza. Kościół i cmentarz są usytuowane przy istniejącej drodze gminnej, która przebiega równoległe do projektowanej obwodnicy w odległości od 160 do 260m. Wszystkie zabudowania prywatne i publiczne są zlokalizowane po północnej stronie obwodnicy, natomiast po południowej stronie obwodnicy znajdują się tylko pola. W związku z powyższym obwodnica omijająca centrum nie ograniczy dostępu do kościoła i cmentarza.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0217		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0218	Droga nr 2 w znacznym stopniu ograniczy mi dostęp do mojej działki (101 i 102). Trasa dojazdu z 20 m wzrośnie do 3 kilometrów.	Przyjmując jako punkt odniesienia skrzyżowanie dróg na działce nr 30 i 60, dojazd do działek wygląda w następujący sposób: a) w stanie istniejącym bez obwodnicy odległość wynosi = 240m, , b) dojazd od strony wschodniej, przez istn. DK12, rondo oraz drogę serwisową D_16L po południowej stronie obwodnicy wynosi 1 690m, c) dojazd od strony zachodniej, przez drogę serwisową D_16L po północnej stronie obwodnicy, następnie pod mostem nad rzeką Ner i znowu drogą serwisową D_16L wynosi 1 830m. Zwiększona odległość dostępu do działki 101 i 102, będzie wynosić odpowiednio 1 450m i 1 590m.	Wybór wariantu 1. Sprzeciwu nie zgłoszono.
B0219			
B0220			
B0221			
B0222			
B0223		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0224	Pętla autobusowa oraz przebudowa przejazdu sprawi bezpieczniejsze przemieszczanie w obrębie wsi. Wariant 1 nie dezorganizuje życia mieszkańców.	Zaprojektowane warianty korekty DK12 na obwodnicy Pleszewa prezentowane były już na konsultacjach społecznych w 2011 roku dla mieszkańców Gminy i Miasta Pleszew. Miejsce skrzyżowania obwodnicy Pleszewa w ciągu DK12 z drogą krajową DK11 i tym samym połączenia z planowaną S11 w m. Zielona Łąka, było ustalone jeszcze w ramach poprzednich prac studialnych, które wznowiono w 2020r. W	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0225	Wariant 1 ułatwi przemieszczanie się na terenie wsi. Sprawi też, że będzie bezpieczniej. Wariant 2 utrudni pracę i poruszanie się, zwłaszcza rolników.	<p>związku z powyższym, zmiana dotyczyła wyłącznie obejścia m. Brzezie.</p> <p><b>- Wariant nr 2 DK12</b> rozpoczyna swój bieg na skrzyżowaniu z DK11 i kończy rondem na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową w rejonie ul. Dębowej. Wariant nr 2 nie dzieli zabudowanej części miejscowości Brzezie na dwie części, lecz omija ją po stronie południowej i wyprowadza ruchu poza obszar zabudowany. Wariant ten dzieli pola uprawne, które jednak mają zapewnioną obsługę przez jezdnie do obsługi terenu przyległego. Natomiast połączenie rozdzielonych tras obwodnicy pól będzie możliwe poprzez przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz na skrzyżowaniu DK12 z ul. Dębową. Dojazd do pól może być wydłużony, lecz jest to nieuniknione przy inwestycjach drogowych.</p> <p><b>- Wariant nr 1b</b> przewiduje zakończenie przebudowy DK12 przed zabudowaniami miejscowości Brzezie w rejonie mostu na rzece Ner, zatem może spowodować zwiększenie ruchu w samej miejscowości. Droga DK12 na tym odcinku będzie przejmowała ruch pojazdów zjeżdżających z S11 na węźle Pleszew Południe w kierunku m. Kalisz, który po zrealizowaniu S11 będzie ruchem o natężeniu wyższym aniżeli dotychczas. To samo tyczy się jadących z kierunku Kalisza na S11 w kierunku Poznania - również przejadą przez część zabudowaną m. Brzezie.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0226	Wariant 1 jest uniwersalny - gwarantuje rozbudowę komunikacyjną na terenie wsi, nie zabiera działek uprawnych i nie utrudnia dojazdu do pól. Przejazd będzie niebezpieczny. Wariant 2 nic nie zmieni.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0227	Wariant 2 utrudni przejazd na pola i zdeorientuje nasze życie. Wariant 1 nie jest blisko gospodarstw i nie utrudnia ich pracy. Rozbudowa przejazdów sprawi, że komunikacja i przejścia będą łatwiejsze.		Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0228			Wybór wariantu 2. Sprzeciwu nie zgłoszono.
B0229	Wariant 1 ułatwi przejście do kościoła, na przystanek autobusowy, i nie będzie utrudniał dojazdu do pól uprawnych.	Wariant omijając centrum wsi Brzezie, nie ograniczy dostępu mieszkańcom do kościoła i cmentarza. Kościół i cmentarz są usytuowane przy istniejącej drodze gminnej, która przebiega równolegle do projektowanej obwodnicy w odległości od 160 do 260m. Wszystkie zabudowania prywatne i publiczne są zlokalizowane po północnej stronie obwodnicy, natomiast po południowej stronie obwodnicy znajdują się tylko pola. W związku z powyższym obwodnica omijająca centrum nie ograniczy dostępu do kościoła i cmentarza.	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.
B0230	Proszę o ustosunkowanie się w jaki sposób będzie zapewniony dojazd do mojej działki. Do tej pory przejeżdżałam do posesji przez działkę nr 52/11 - mamy wieczyste użytkowanie drogi dojazdu. [W załączeniu zdjęcie z wytyczoną drogą i numer telefonu]. Proszę o odpowiedź czy przejazd będzie możliwy.	Dojazd do działki 52/11 będzie odbywał się poprzez drogę serwisową usytuowaną po południowej obwodnicy w ciągu DK12. Przejazd na drugą stronę obwodnicy będzie możliwy drogą powiatową nr 4343P od strony zachodniej oraz w drogą gminną nr 639033P po wschodniej stronie od działki nr 52/10. Obie drogi krzyżują się z obwodnicą w dwóch poziomach, zapewniając bezpieczny przejazd pod obwodnicą.	Wybór wariantu 2. Sprzeciwu nie zgłoszono.
B0231			
B0232			
B0233		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Wybór wariantu 2. Sprzeciwu nie zgłoszono.



L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0234	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariacie 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól). Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozcięciami obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa. 3. 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 (tj. 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 (tj. 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. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0235		<p>Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0236			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0237		<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne.</p> <p>Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach.</p> <p>2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozcięciami obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa.</p> <p>3. 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.</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 (tj. 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 (tj. 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. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych.</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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>6. 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>7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	
B0238	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól). Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu.</p> <p>Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0239			

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0240	Wariant 1 dotyczy budowy obwodnicy w odległości bliskiej budynków mieszkalnych, co powoduje uciążliwość i należałoby odchodzić od tego typu rozwiązań.	<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 (tj. 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 (tj. 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. 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>	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0241			
B0242		Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	Sprzeciw dla wariantu 1. Wybór wariantu 2.
B0243			
B0244			
B0245			
B0246			
B0247			
B0248			
B0249			
B0250			
B0251			
B0252	Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.		
B0253			
B0254			



L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0255	<p>Wariant 1 to mniejsze straty: krótsza droga bez kolejnego mostu dużo zieleni i drzew - mniejsza emisja spalin każdy skrawek ziemi wykorzystany rolniczo poprawa bezpieczeństwa wyjazdu z ul. Kościelnej ułatwienie wyjazdu z ul. Stawiszyńskiej w stronę Kalisza</p>	<p>1. Na etapie obecnego opracowania STES zostanie także przeprowadzona analiza ekonomiczna, w celu wyłonienia wariantu najbardziej korzystnego również pod kątem finansowym. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzeziny zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi przyległego terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa. 3. Warunki ruchu na skrzyżowaniach ul. Kościelnej oraz Stawiszyńskiej z drogą krajową nr 12 poprawią się ze względu na to, iż główny ruch tranzytowy, który do tej pory odbywał się przez centrum miejscowości Brzeziny, zostanie skierowany na obwodnicę, a na starym przebiegu DK12 pozostanie znacznie mniejszy ruch lokalny. 4. 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 (tj. 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 (tj. 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>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0256	<p>Wariant 2 - dłuższy odcinek drogi, most + utrudnienia dla rolników: wydłużony dojazd do pól, duże rozdrobnienie działek</p>	<p>1. Na etapie obecnego opracowania STES zostanie także przeprowadzona analiza ekonomiczna, w celu wyłonienia wariantu najbardziej korzystnego również pod kątem finansowym. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzeziny zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi przyległego terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa. 3. Warunki ruchu na skrzyżowaniach ul. Kościelnej oraz Stawiszyńskiej z drogą krajową nr 12 poprawią się ze względu na to, iż główny ruch tranzytowy, który do tej pory odbywał się przez centrum miejscowości Brzeziny, zostanie skierowany na obwodnicę, a na starym przebiegu DK12 pozostanie znacznie mniejszy ruch lokalny. 4. 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 (tj. 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 (tj. 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>Wybór wariantu 1. Sprzeciwu nie zgłoszono.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0257	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariacie 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant 2 przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu.</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach.</p> <p>2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębowa.</p> <p>3. 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 (tj. 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 (tj. 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. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>6. 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>7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0258	<p>Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		
B0259		<p>Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0260	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu.</p> <p>Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne.</p> <p>Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach.</p> <p>2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozcięciami obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową.</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.</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 (tj. 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 (tj. 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. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych.</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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>6. 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>7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0261	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu.</p> <p>Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne.</p> <p>Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach.</p> <p>2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozcięciami obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową.</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.</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 (tj. 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 (tj. 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. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych.</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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska.</p> <p>6. 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>7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0262	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0263	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>



L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0264	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 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 (tj. 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 (tj. 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 też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0265	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 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 (tj. 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 (tj. 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 też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0266	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0267	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0268 B0269 B0270 B0271 B0272		<p>Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0273	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 3. 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 (tj. 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 (tj. 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 też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0274	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 3. 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 (tj. 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 (tj. 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 też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>



L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0275	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0276	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0277	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozcięciami obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 3. 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 (tj. 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 (tj. 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. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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)</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0278	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozcięciami obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 3. 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 (tj. 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 (tj. 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. 4. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji, jak też uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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)</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0279	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>(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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0280	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0281	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0282	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>1. Spotkanie informacyjne przeprowadzone z mieszkańcami Brzezia w dniu 10.12.2020r., miało status nieformalnych konsultacji społecznych dla obu wariantów: nr 1b znanego już mieszkańcom (prezentowanego podczas spotkań z mieszkańcami MiG Oleszew w 2011r.) i wariantu nr 2 uwzględniającego ominięcie m. Brzezie i poddanie go ocenie lokalnej społeczności. W celu zapoznania się mieszkańców z prezentowanymi wariantami przebiegu DK12, wyprzedzająco opublikowano materiały promocyjne. Analiza wielokryterialna opracowywana w ramach aktualnego etapu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego, porówna warianty m.in. pod względem przytoczonych przez wnioskodawcę kryteriach. 2. W ramach budowy obwodnicy m. Brzezie zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie do obsługi terenu, zapewniające dostęp do wszystkich działek przeciętych drogą. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie rzeki Ner oraz skrzyżowanie DK12 z ul. Dębową. 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.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>



L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0283	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>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 (tj. 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 (tj. 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 też uwzględni kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0284	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>	<p>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 (tj. 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 (tj. 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 też uwzględni kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. 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 RDOŚ nałoży na Inwestora obowiązek minimalizowania negatywnego wpływu na środowisko poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska. 6. 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. 7. Rozwiązanie w postaci ronda poprawi przede wszystkim poziom bezpieczeństwa ruchu zmotoryzowanego, ale także pieszego. Największym czynnikiem wypadkotwórczym jest prędkość pojazdów. W przypadku ronda zostanie ona zredukowana do minimalnej wartości co spowoduje obniżenie ciężaru kolizji, w tym także z pieszymi.</p>	<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0285	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>
B0286	<p>Wariant 2 nie podlegał konsultacjom społecznym i całkowicie zaskoczył mieszkańców miejscowości Brzezie. Przebieg drogi DK12 w wariant 2 bezzasadnie przecina jednolite rolniczo tereny (wariant 2 znacząco utrudni dostęp do pól i zniszczy systemy nawadniania), zwłaszcza gospodarstwa przy ulicy Kościelnej, które dla mieszkańców są podstawowym i jedynym źródłem dochodu. Ponadto, wariant II przyczyni się do większych kosztów prowadzenia gospodarstw na przestrzeni lat. Co więcej, zwiększy ilość hałasu, emitowanie większej ilości spalin, a co za tym idzie, zanieczyszczenie środowiska - także ze względu na rondo zaprojektowane w pobliżu domostw. Projekt zakłada również dwukrotne przekraczanie cieków wodnych, co może wpłynąć na gospodarkę wodną, florę i faunę rejonu. Wariant 1 - [brak treści uwagi w ankiecie]</p>		<p>Sprzeciw dla wariantu 2. Wybór wariantu 1.</p>

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
B0287	[ankieta anonimowa / bez dodatkowych uwag]	Wskazano preferencję dla wariantu bez zgłoszenia dodatkowych wniosków.	
B0288	<p>Petycja wnosi o ponowne rozważenie realizacji "wariantu nr 3" (zgodnego z prezentowanym na zebraniu wiejskim w 2011 r.), włączającego obwodnicę do DK12 w rejonie stacji BP. Uzasadnienie: najmniejsza ingerencja w infrastrukturę i funkcjonowanie m. Brzezie, proponowany wariant nr 2 fragmentuje i izoluje gospodarstwa rolne (pozostawienie niewielkich skrawków pól, długie objazdy, zwiększenie nakładów pracy i kosztów, przerwanie rolniczych tradycji rodzinnych), zniszczenie ekosystemów i siedlisk bobrów w dolinie rz. Ner, konieczność budowy drogiego mostu.</p>	<p>1. Budowa obwodnic miejscowości spowodowana jest przede wszystkim poprawą bezpieczeństwa pieszych uczestników ruchu, zwłaszcza dzieci i młodzieży, która to grupa nie posiada uprawnień do kierowania pojazdami i jest najbardziej narażona na skutki kolizji lub zdarzeń drogowych. Pozostawienie ciężkiego ruchu tranzytowego przechodzącego przez miejscowość to narażanie najmłodszych, ale i wszystkich innych uczestników ruchu, na poważne konsekwencje utraty zdrowia i życia. Kierowcy są chronieni w samochodzie, natomiast pieszy jest niechronionym uczestnikiem ruchu najbardziej narażonym na konsekwencje zdarzeń drogowych. Budowa obwodnicy ma przede wszystkim chronić mieszkańców Brzezia. Może wszyscy przyzwyczaili się do takiej sytuacji jaka obecnie jest na drodze, ale nie oznacza to, że przebieg drogi krajowej przez środek miejscowości jest bezpieczny. Ponadto droga krajowa już w tej chwili dzieli miejscowość na dwie części (północną i południową), ale nie podnosi bezpieczeństwa w jej zakresie.</p> <p>2. Proponowana obwodnica Brzezia w wariantcie drugim ingeruje w jak najmniejszym stopniu w istniejącą infrastrukturę, gdyż przebiega po polach uprawnych. Jedynym miejscem gdzie występuje istniejąca infrastruktura jest ponowne włączenie obwodnicy w istniejący przebieg DK12 w rejonie ul. Dębowej</p> <p>3. W ramach budowy obwodnicy zostaną tak zaplanowane wykupy aby nie pozostawiać małych fragmentów, których nie będzie można użytkować zgodnie z ich dotychczasowym przeznaczeniem. Jeśli właściciele mimo wszystko nie będą się zgadzali z planowanym zakresem wykupów konieczne będzie z ich strony wystąpienie z uzasadnionym wnioskiem do GDDKiA O/Poznań o wykup pozostałych gruntów. Procedura oraz sposób wykupu jest określony na stronach internetowych GDDKiA.</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 uwzględnia kryteria społeczne, w tym zajętość gruntów rolnych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.6.</p> <p>5. Budowa mostu jest konieczna ze względu na przekroczenie rzeki Ner drogą oraz zapewnienie korytarza ekologicznego dla zwierząt, w tym bobrów. Dokładne parametry mostu zostaną określone w raporcie oddziaływania na środowisko oraz w decyzji środowiskowej, która zostanie wydana dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>6. W celu obsługi działki nr 16/4 zaprojektowano zjazd na prawe skrzyżowanie, wraz z pasami wyłączania i włączania, z łącznicy miejscowości Brzezie w ciągu drogi krajowej nr 12. Zjazd będzie znajdował się po północnej stronie obwodnicy.</p>	Sprzeciw dla wariantu 2.
B0289	<p>Wniosek (pismo tradycyjne oraz wiadomość mailowa, z odwołaniem do uzgodnień prowadzonych w 2017 r.) o włączenie obwodnicy do DK12 przed stacją BP, której właścicielem jest Wnioskodawca. Wnioskodawca podkreśla wysokie nakłady poniesione na budowę stacji paliw w obecnej lokalizacji, krótki okres jej funkcjonowania (budowa zakończona w 2015 r.) i plan budowy obiektu hotelowego w sąsiedztwie (projektowany od 2017 r.), ponadto wskazuje na poparcie pracowników firmy (mieszkańców Brzezia) oraz okolicznych rolników dla wniosku (podział gruntów, poniesione nakłady na melioracje, wydłużenie dojazdów do pól), odnosi się do potencjalnego zniszczenia zalesienia w pobliżu i wskazuje na niewielką ilość domów mieszkalnych położonych przy istniejącej DK12 w m. Brzezie.</p>	<p>1. Na obecnym etapie konsultacji społecznych były prezentowane dwa warianty: pierwszy wariant był znany już mieszkańcom, zaś drugi wariant był nowy. W celu zapoznania się z planowanym przebiegiem zostały opublikowane przebiegi nowych tras, w celu zapoznania się z nimi mieszkańców przed konsultacjami społecznymi. Obecne konsultacje nie obejmowały wariantu 3, gdyż omijał on tylko miejscowość Pleszew i wprowadzał ruch tranzytowy z powrotem na drogę DK12 do m. Brzezie, nie powodując tym samym żadnych korzyści w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>2. Plany co do nowego przebiegu drogi krajowej nr 12, były tematem dyskusji już w 2011 r. (zgodnie z pismami mieszkańców). Wiadomym było, że rozważane są różne warianty przebiegu DK12, zwłaszcza takie, które omijałyby teren zabudowany m. Pleszew i Brzezie. Nie było pewności co do ostatecznego przebiegu trasy. Jednakże w opinii Zamawiającego oraz Projektanta obecny przebieg obwodnicy jest korzystny dla właściciela stacji paliw gdyż pozwala na obsługę stacji paliw zarówno z obecnej drogi krajowej nr 12, a także z planowanej obwodnicy poprzez zastosowanie stosownych rozwiązań komunikacyjnych w postaci pasów włączenia i wyłączania. Powyższe rozwiązania będą przedmiotem szczegółowych rozwiązań na kolejnych etapach inwestycji.</p> <p>3. Komunikację pomiędzy rozciętymi obszarami zapewni przejazd dwupoziomowy pod obwodnicą w rejonie drogi gminnej na działce nr 68, który zostanie wykonany w po istniejącym terenie. Po południowej stronie drogi DK 12 zostanie wykonana droga serwisowa zapewniająca dojazd do wszystkich dróg i działek, do których został odcięty dojazd.</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 uwzględnia kryteria społeczne w tym zajętość gruntów rolnych. Powyższe aspekty będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>5. Budowa mostu jest konieczna ze względu na przekroczenie rzeki Ner drogą oraz zapewnienie korytarza ekologicznego dla zwierząt, w tym bobrów. Dokładne parametry mostu zostaną określone</p>	



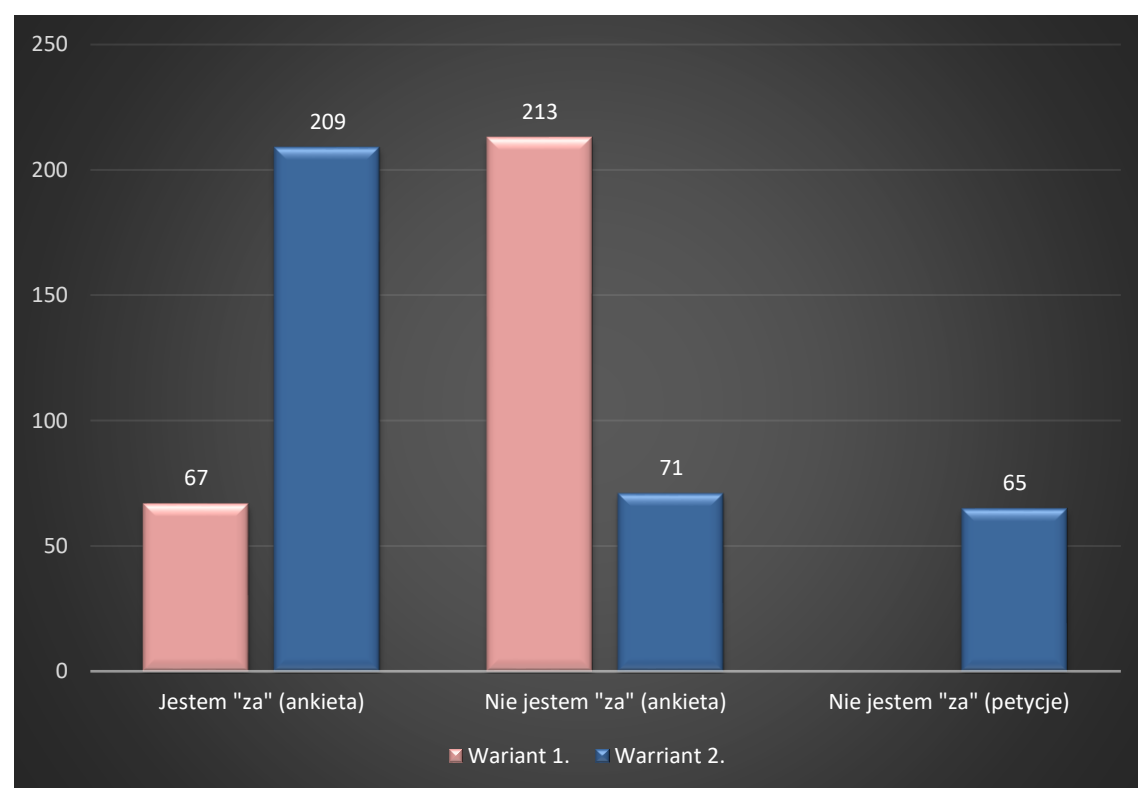
L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
		<p>w raporcie oddziaływania na środowisko oraz w decyzji środowiskowej, która zostanie wydana dla przedmiotowej inwestycji.</p> <p>6. W celu obsługi działki nr 16/4 zaprojektowano zjazd na prawe skrzyżowanie, wraz z pasami wyłączania i włączania, z łącznicy miejscowości Brzezie w ciągu drogi krajowej nr 12. Zjazd będzie znajdował się po północnej stronie obwodnicy.</p>	
B0290	<p>Petycja wnosi o ponowne rozważenie realizacji "wariantu nr 3" (zgodnego z prezentowanym na zebraniu wiejskim w 2011 r.), włączającego obwodnicę do DK12 w rejonie stacji BP. Uzasadnienie: najmniejsza ingerencja w infrastrukturę i funkcjonowanie m. Brzezie, proponowany wariant nr 2 fragmentuje i izoluje gospodarstwa rolne (pozostawienie niewielkich skrawków pól, długie objazdy, zwiększenie nakładów pracy i kosztów, przerwanie rolniczych tradycji rodzinnych), zniszczenie ekosystemów i siedlisk bobrów w dolinie rz. Ner, konieczność budowy drogiego mostu. [do wniosku załączono plany orientacyjne, ilustrujące wcześniejsze wersje analizowanych wariantów i propozycje przebiegów]</p>	<p>1. Na przeprowadzonym spotkaniu z mieszkańcami Brzezia, na obecnym etapie konsultacji społecznych były prezentowane były dwa warianty przebiegu korekty drogi DK12 na obwodnicy Pleszewa: Wariant 1, który kończy się na wysokości mostu na rz. Ner (znany mieszkańcom z konsultacji w 2011r.) i W2 - nowy wariant przebiegu, uwzględniający wnioski mieszkańców o wyprowadzenie ruchu z m. Brzezie. Wznowienie prac projektowych na etapie STEŚ w 2020r. nie obejmowało wariantu 3, który kończył się przed m. Brzezie, gdyż omijał on tylko miejscowość Pleszew i wprowadzał ruch tranzytowy z powrotem na drogę DK12 do m. Brzezie, nie powodując tym samym korzyści w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>2. Proponowana „obwodnica Brzezia” w wariantcie drugim, ingeruje w mniejszym stopniu w istniejącą infrastrukturę, gdyż przebiega po polach uprawnych. Jedynym miejscem gdzie występuje istniejąca infrastruktura jest ponowne włączenie obwodnicy w istniejący przebieg DK12 w rejonie ul. Dębowej.</p> <p>3. Komunikację pomiędzy rozciętymi polami uprawnymi, zapewni przejazd gospodarczy (PG), usytuowany pod obwodnicą w rejonie drogi usytuowanej na działce nr 84, będącej własnością gminy. Komunikacja pomiędzy rozciętymi polami będzie odbywać się po istniejącym terenie, a obwodnica będzie biegła na nasypie. Po południowej stronie drogi DK 12 zostanie zaprojektowana jezdnia dodatkowa zapewniająca dostęp do drogi publicznej działkom pozbawionym dojazdu.</p> <p>4. W ramach budowy obwodnicy, zostaną tak zaplanowane wykupy aby nie pozostawiać małych fragmentów (poniżej 1000m2), których nie będzie można użytkować zgodnie z ich dotychczasowym przeznaczeniem. Jeśli właściciele mimo wszystko nie będą się zgodzali z planowanym zakresem wykupów, będą uprawnieni do wystąpienia z wnioskiem do GDDKiA O/Poznań o wykup tzw. „resztówek”. Procedura nabycia nieruchomości na potrzeby budowy inwestycji drogowej, będzie realizowana w oparciu o „Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych”.</p> <p>5. Raport ocenia oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko naturalne, w tym na faunę i florę występującą w obszarze oddziaływania projektowanych wariantów inwestycji oraz wpływ na społeczeństwo (hałas, wyburzenia, opinia społeczna, itp.). Jednym z aspektów branych pod uwagę, jest zajętość gruntów rolnych o wysokiej klasie bonitacyjnej. Powyższe kryteria będą uwzględnione w analizie wielokryterialnej mającej na celu wytypowanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej.</p> <p>6. Budowa mostu jest konieczna ze względu na przekroczenie rzeki Ner drogą oraz zapewnienie korytarza ekologicznego dla zwierząt, w tym bobrów. Dokładne parametry szerokości przejść dla zwierząt zostaną określone w raporcie oddziaływania na środowisko oraz w decyzji środowiskowej, która zostanie wydana dla przedmiotowej inwestycji. Natomiast szczegółowe parametry całego obiektu, będą zaprojektowane na późniejszych etapach.</p> <p>Celem budowy obwodnic miejscowości, zwłaszcza w ciągu dróg krajowych, jest poprawa bezpieczeństwa pieszych i zmotoryzowanych uczestników ruchu, poprzez wyprowadzenie z terenu zabudowanego miejscowości, ciężkiego ruchu tranzytowego, który stanowi główne zagrożenie dla mieszkańców. Projektowana obwodnica m. Brzezia według wariantu 3, omija m. Pleszew i włącza się bezpośrednio za terenem zabudowanym w ślad istniejącej drogi krajowej nr 12 przed stacją paliw BP. Jest to zapewne bardzo dobre rozwiązanie dla funkcjonowania stacji, ale niekoniecznie dla m. Brzezie. Ruch tranzytowy poprowadzony obwodnicą Pleszewa, jest z powrotem wprowadzony w teren zabudowy m. Brzezie. Kierowcy, którym zapewniono komfortowe warunki jazdy na trasie muszą zredukować prędkość do 50km/h w terenie zabudowanym m. Brzezie.</p> <p>W m. Brzezie jest usytuowane skrzyżowanie DK12 z ul. Stawiszyńską. Skrzyżowanie jest usytuowane w sąsiedztwie łuku poziomego i posiada dwa wloty podporządkowane, w tym jeden od wewnętrznej strony łuku. Ponadto od strony Pleszewa jest usytuowana zwarta zabudowa mieszkaniowa, która w znaczny sposób ogranicza widoczność na skrzyżowaniu dla pojazdów, które w przyszłości będą z dużą prędkością wjeżdżały do miasta.</p> <p>Ponadto droga DK12 dzieli m. Brzezie ma dwie części i skrzyżowanie jest obciążone ruchem pieszym, który korzysta z jedynego przejścia dla pieszych. Na drodze krajowej są usytuowane przystanki autobusowe, które są celem i źródłem ruchu pieszego, zwłaszcza dla najmłodszych uczestników ruchu, którzy przynajmniej jeden raz dziennie jadą lub wracają ze szkoły w Pleszewie.</p> <p>Reasumując nieefektywnym rozwiązaniem jest wprowadzanie ruchu tranzytowego z obwodnicy wprost</p>	Sprzeciw dla wariantu 2.

L.p.	Skrócony opis wniosku	Odpowiedz projektanta	Wybór wariantu
		<p>w teren zabudowany</p> <p>7. Na wniosek mieszkańców m. Brzezie, w ramach wariantu 2 zostanie zlikwidowana jezdnia dodatkowa. Mieszkańcy zwrócili się z prośbą o rezygnację z jezdni dodatkowej do działek bez dostępu do drogi publicznej, usytuowanej wzdłuż wschodniej strony rowu melioracyjnego, argumentując że zabiera im ona znaczną część ich działek, a dojazd do nich jest możliwy przez ich pola (jak dotychczas), które mają dostęp do drogi publicznej.</p> <p>8. Na wniosek właścicieli działek usytuowanych po obu stronach drogi gminnej włączającej się do skrzyżowania z drogą krajową nr 12 od strony północnej, zostanie przeprowadzona ponowna analiza pod kątem możliwości przesunięcia projektowanych rozwiązań związanych z rondem na końcu obwodnicy w taki sposób, aby nie kolidowały lub kolidowały w jak najmniejszym stopniu z gruntami będącymi w posiadaniu zainteresowanych. W ten sposób zwiększy się zajętość gruntów będących we władaniu KOWR.</p>	

### 3. PODSUMOWANIE

W zorganizowanym on-line spotkaniu informacyjno-konsultacyjnym wzięło udział **ok. 40 mieszkańców** gminy Pleszew. W toku procesu konsultacyjnego złożonych lub nadesłanych zostało **łącznie 287 ankiet** (w terminie) oraz **3 petycje** (po upływie wskazanego terminu zgłaszania uwag).

W poniższym diagramie (Wykres 1.) zaprezentowano graficznie głosy Osób, które wypełniły i złożyły ankietę, jak i Osób popierających petycję. Głosy Osób, których nazwiska powtarzają się zarówno w ankiecie z dnia 23 stycznia jak i 4 marca 2021 r. policzono jeden raz. Ponadto, w przypadku petycji przedstawiona ilość głosów przeciwnych wariantowi 2. obejmuje Osoby, które nie złożyły wcześniej ankiet (wskazania Osób, które złożyły ankietę, ujęto odpowiednio w wynikach głosowania ankietowego).



**Wykres 1 Rozkład preferencji wyboru wariantów przebiegu planowanej obwodnicy m. Pleszew – zestawienie wyników ankietowych i głosów Osób podpisanych pod petycjami**

**Analiza nadesłanych przez respondentów ankiet i petycji pozwala wskazać na wariant 2., jako bardziej preferowany społecznie.** Przypadło na niego 209 (75,7%) spośród 276 głosów wskazujących poparcie dla realizacji inwestycji (głosy „jestem za”), podczas gdy sprzeciw („nie jestem za”) wyrażony został w 71 (25%) spośród 284 wskazań zawartych w ankietach. Wskazania preferencji dla wariantu 2. nie zmienia również uwzględnienie sprzeciwów wyrażonych podpisem pod nadesłanymi petycjami (65 głosów „nie jestem za” wariantem 2).