



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W OPOLU**

WOOS.4200.3.2013.51

Opole, dnia 05.07.2016r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2), art. 75 ust. 1 pkt 1b), art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1) ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2016r., poz. 353), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016r. poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29.01.2013r. Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *„Budowa trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”*;

**u s t a l a m**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola” w wariantcie IIA wnioskowanym do realizacji.**

**I. Określam:**

**I.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa przeprawy drogowej przez rzekę Odrę w mieście Opolu tj. budowa drogi o klasie L – lokalnej, jednojezdniowej, o długości ok. 1 875 metrów. Droga będzie przeznaczona dla ruchu pojazdów osobowych oraz w razie potrzeby dla pojazdów komunikacji miejskiej. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano wykonanie następujących obiektów mostowych:

- wiaduktu WD-01 nad ulicą Krapkowicką,
- mostu MD-01 nad Kanałem Ulgi,
- mostu MD-02 nad rzeką Odrą,
- wiaduktu WD-02 nad ulicą Powstańców Śląskich,
- mostu MD-03 nad Kanałem Młynówka.

Oprócz ww. obiektów inżynierskich przewiduje się:

- budowę łączników zapewniających prawidłową obsługę posesji przylegających do projektowanej trasy,
- budowę urządzeń oświetleniowych,
- budowę urządzeń odwadniających drogę,
- przebudowę infrastruktury kolidującej z inwestycją.

**I.2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich**

1. zaplecze techniczne budowy, a także bazy sprzętowo-materiałowe (w razie potrzeby), wyposażać w przenośne sanitariaty lub kontenery socjalne, a ścieki bytowe wywozić na najbliższą oczyszczalnię ścieków;
2. zaplecze techniczne budowy zlokalizować w pasie drogowym ulicy Prószkowskiej oraz w pasie drogowym ulicy Struga;
3. bazy sprzętowo-materiałowe zlokalizować:
  - 3.1 poza obszarami cennymi pod względem przyrodniczym, tj. poza płatem siedliska łąki świeżej użytkowanej ekstensywnie (6510), poza Parkiem Nadodrzańskim i Parkiem Wińskim, w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew nieprzeznaczonych do wycinki;
  - 3.2 w nw. miejscach, zachowując jednocześnie warunek odległości minimum 50 metrów od zabudowy mieszkaniowej oraz od cieków, zbiorników wodnych i wałów przeciwpowodziowych:
    - w okolicy skrzyżowania ul Struga z ul. Reymonta,
    - na ul. Struga przy kanale Młynówka,
    - na terenie międzyrzecza Kanału Ulgi i rzeki Odry (wyspa Bolko),
    - przy wiadukcie kolejowym obok skrzyżowania z ul. Krapkowicką, w okolicy projektowanego ronda na ul. Prószkowskiej;
  - 3.3. na terenie z powierzchnią utwardzoną i uszczelnioną np. kostką brukową, płytami betonowymi, geomembraną, szczelnym materiałem naturalnym, a w przypadku lokalizowania na ich terenie ciężkiego sprzętu budowlanego wyposażonego w silniki na olej napędowy - również wyposażoną w system kanalizacji deszczowej z separatorem substancji ropopochodnych, bądź zabezpieczeniem studzienek kanalizacyjnych poduszkami sorpcyjnymi;
4. teren budowy wyposażać w tzw. cyt. „apteczkę ekologiczną”, zawierającą zestaw narzędzi i odpowiednich sorbentów (w postaci np. mat sorpcyjnych, rękawów zaporowych lub w postaci sypkiej) do usuwania niekontrolowanych wycieków, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów),
5. prace budowlane w rejonie obiektów mostowych oraz przepustów prowadzić w sposób: zapobiegający zanieczyszczeniu cieków wodnych (np. poprzez zastosowanie folii technicznej, płotków z geowłókniny zabezpieczających przed spływem nadmiernej ilości zawiesiny), niepowodujący utrudnienia w swobodnym przepływie wód oraz prowadzić je poza okresem wezbrań powodziowych;
6. w przypadku wystąpienia zagrożenia powodziowego odpowiednio zabezpieczyć teren budowy i usunąć sprzęt budowlany;
7. prowadzić stałą kontrolę stanu technicznego urządzeń służących podczyszczeniu wód opadowych lub roztopowych;
8. pylaste materiały sypkie, składowane na terenie baz materiałów budowlanych zabezpieczać przed pyleniem poprzez składowanie w silosach, przykrywanie materiałów składowanych w przyzmacz matami z geomembrany, a w okresach suchych trwających dłużej niż 3 dni – zraszać je;
9. zapewnić transport mas bitumicznych oraz materiałów pylących odpowiednio cysternami lub pojazdami, których skrzynia ładunkowa wyposażona będzie w opończę ograniczającą emisję oparów asfaltów oraz pylenie materiałów sypkich;
10. ustabilizować wyjazd z terenu budowy np. poprzez wysypanie kruszywem oraz zainstalować, przed wyjazdem z terenu budowy, myjkę do kół;
11. niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie prowadzonych robót budowlanych, w miarę możliwości wykorzystać do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie realizacji inwestycji;

12. niewykorzystane na terenie, na którym zostały wydobyte, masy ziemne tj.: odpad o kodzie 17 05 04, przekazywać jednostkom posiadającym uprawnienia w zakresie gospodarowania odpadami lub osobom fizycznym na podstawie przepisów szczególnych;
13. wytworzone odpady magazynować na terenie bazy sprzętowo-materiałowej (na utwardzonej i uszczelnionej powierzchni, zgodnie z wymaganiami określonymi w punkcie I.2.3 niniejszej decyzji). Dopuszcza się magazynowanie odpadów z grupy 17 - *odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)* luzem, w formie pryzm, usypanych bezpośrednio na powierzchni ziemi. Pryzmy odpadów zabezpieczać przed działaniem niekorzystnych warunków atmosferycznych poprzez ich przykrywanie np. plandekami, a przypadku gruntu umacnianie skarp roślinami;
14. odpady niebezpieczne magazynować selektywnie, w oznaczonych pojemnikach z podwójnym dnem;
15. odpady inne niż niebezpieczne, nie wymienione w punkcie I.2.13 magazynować selektywnie w oznakowanych pojemnikach lub kontenerach;
16. wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw w pracy (ograniczyć emisję w fazie tzw. jałowego biegu);
17. ograniczać, do 30 km/h, prędkość pojazdów poruszających się po terenie budowy;
18. prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. odwodnienia wykopów z użyciem pomp, betonowanie czy fundamentowanie);
19. w rejonach zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej do 20 metrów od inwestycji, na ogrodzeniu budowy zastosować podwójne maty dźwiękoizolacyjne;
20. stosować tymczasowe osłony dźwiękoizolacyjne przy kompresorach i/lub generatorach;
21. w celu ochrony budynków zabytkowych:
  - przed rozpoczęciem robót drogowych, opracować dokumentację stanu technicznego budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, ze szczególnym uwzględnieniem występujących zarysowań i uszkodzeń,
  - w trakcie pierwszej fazy robót budowlanych, przeprowadzić pomiary dynamiczne budynku. Parametry drgań przekazywanych na budowlę mierzyć podczas spodziewanego występowania najniekorzystniejszego działania,
  - prace budowlane (w szczególności powodujące drgania i wibracje) prowadzić pod specjalistycznym nadzorem. Wykonywać pomiary drgań za pomocą specjalistycznej aparatury pomiarowej do rejestracji i analizy drgań mechanicznych,
  - w przypadku konieczności zabezpieczenia wykopów, w okolicach tych budynków, grodzicami, stosować wciskarki hydrauliczne,
  - prowadzić nadzór nad robotami budowlanymi w zakresie ochrony istniejących budynków przed drganiami wywołanymi tymi robotami (w szczególności nad stosowaniem walców wibracyjnych, płyt wibracyjnych, wibratorów wgłębnych itp.).
22. roboty ziemne w obrębie wyspy Pasięka, prowadzić pod nadzorem archeologicznym;
23. prace związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w skład którego wchodzić będą specjaliści z zakresu herpetologii, chiropterologii, entomologii i ornitologii. Zadaniem nadzoru będzie:
  - a. przed rozpoczęciem robót:
    - kontrola obszaru realizacji inwestycji (w tym drzew i krzewów bezpośrednio przed wycinką) pod kątem występowania gatunków chronionych,
    - określenie terminu i sposobu realizacji prac, umożliwiającego uniknięcie łamania zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych,
    - określenie lokalizacji i kontrola zamontowania ogrodzeń tymczasowych wokół terenu budowy,
    - kontrola zabezpieczeń drzew nie przeznaczonych do usunięcia,

- określenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, na których wykonanie konieczne będzie uzyskanie zezwolenia właściwego organu ochrony przyrody,
  - odławianie i przenoszenie w bezpieczne miejsca wszystkich stwierdzonych na obszarze prowadzonych prac osobników chronionych gatunków owadów, płazów, gadów i ssaków,
  - przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę w zakresie biologii chronionych gatunków zwierząt mogących pojawić się na obszarze objętym inwestycją, a także sposobu realizacji prac, aby nie prowadziły one do łamania zakazów obowiązujących w stosunku do tych gatunków,
- b. w trakcie realizacji inwestycji:
- bieżąca kontrola terenu budowy i pułapek łownych pod kątem występowania gatunków chronionych oraz bezzwłoczne odławianie i przenoszenie stwierdzonych zwierząt w bezpieczne miejsca, zlokalizowane poza obszarem prowadzonych prac,
  - nadzór nad prawidłową realizacją działań minimalizujących względem chronionych gatunków zwierząt,
  - bieżąca kontrola oddziaływania prowadzonych prac na chronione gatunki zwierząt występujące w bliskim sąsiedztwie terenu budowy, w szczególności na płazy i ptaki. W przypadku zaistnienia takiej konieczności, realizacja dodatkowych działań ochronnych, nieprzewidzianych w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (np. zastosowanie tymczasowych ogrodzeń ochronnych w dodatkowych miejscach, przesunięcie terminu realizacji prac),
  - sporządzanie sprawozdań w postaci okresowych raportów z nadzoru prowadzonego na wszystkich etapach prac, zawierających także szczegółowe informacje dotyczące podjętych dodatkowych działań minimalizujących względem okazów gatunków chronionych, oraz ich przedkładanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu raz na kwartał,
- c. po zakończeniu robót budowlanych:
- wskazanie optymalnych dla zwierząt miejsc prowadzenia nasadzeń kompensacyjnych,
  - wskazanie miejsca oraz sposobu zamontowania schronów dla nietoperzy,
  - kontrola przeprowadzenia demontażu obiektów tymczasowych i wymogu rekultywacji terenu,
  - kontrola wykorzystania zgromadzonego humusu;
24. przed przystąpieniem do prac niwelacyjnych zdjąć wierzchnią, próchniczą warstwę gleby (średnio do głębokości 30 cm) i zmagazynować ją w sąsiedztwie obszaru objętego budową, na osobnych przyzmach o wysokości nie przekraczającej 2 m. Przyzmy ziemi zabezpieczyć przed przesuszeniem, np. poprzez przykrycie matami z geomembrany lub obsianie mieszanką roślin motylkowych oraz oddzielić od podłoża warstwą nieprzepuszczalną lub folią. Prace związane ze zdjęciem wierzchniej warstwy gleby prowadzić, gdy gleba będzie sucha, w sposób nie powodujący jej zagęszczenia. Działania te rozpocząć na początku okresu wegetacyjnego, po przebudzeniu się zwierząt (marzec-kwiecień) lub w przypadku braku takiej możliwości po jego zakończeniu, zanim zwierzęta zapadną w sen zimowy (wrzesień-październik);
25. bezpośrednio przed przystąpieniem do zdjęcia humusu, specjaliści wchodzący w skład nadzoru przyrodniczego, mają obowiązek skontrolować obszar realizacji inwestycji, pod kątem występowania gatunków chronionych. Prace mogą zostać rozpoczęte jedynie w przypadku braku ich stwierdzenia. W przypadku zaobserwowania przez nadzór obecności okazów gatunków chronionych prace wykonać w terminie i w sposób

- wskazany przez nadzór, aby nie łamać zakazów obowiązujących w stosunku do nich. Jeżeli jednak realizacja inwestycji nie będzie możliwa bez wykonania czynności zakazanych przed przystąpieniem do nich, należy uzyskać wymagane zezwolenie;
26. po zakończeniu prac ziemnych przeprowadzić rekultywację terenu obejmującą, m.in. uporządkowanie terenu budowy i miejsc składowania materiałów budowlanych, wykorzystanie w całości zdjętej próchnicznej warstwy gleby do odbudowy powierzchni biologicznej skarp i nasypów, przygotowanie gleby oraz wysianie bezpośrednio po zakończeniu prac ziemnych odpowiedniej siedliskowo mieszanki rodzimych gatunków traw i roślin motylkowych. Do obsiewu obszarów zajętych przez płyty łąki świeżej użytkowanej ekstensywnie (6510), zlokalizowanych wzdłuż brzegów kanału ulgi, po obu jego stronach, w kilometrach: ok. 0+380 oraz ok. 0+480 drogi, wykorzystać mieszanke nasion, której skład gatunkowy oraz proporcje poszczególnych gatunków roślin szczegółowo określi specjalista botanik;
  27. w celu rekompensaty strat spowodowanych wycinką zadrzewień, wykonać nasadzenia zastępcze drzew, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew i krzewów o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuniętych krzewów, z rodzimych gatunków liściastych, zgodnych z siedliskiem, pod nadzorem dendrologicznym. Szczegółową lokalizację planowanych nasadzeń, skonsultować ze specjalistą chiropterologiem i ornitologiem. Do nasadzeń wykorzystać sadzonki drzew o minimalnej wysokości 150 cm i zabezpieczyć je za pomocą palików;
  28. zabezpieczyć drzewa i krzewy znajdujące się na terenie prowadzonych prac, a nie wymagające wycinki, przed uszkodzeniem mechanicznymi, np. poprzez ich ogrodzenie, zabezpieczenie pni deskami lub osłonami z maty słomianej, derki lub juty. Osłony powinny obejmować całą powierzchnię pnia do wysokości co najmniej 150 cm od powierzchni ziemi, przy czym mocowanie osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ. W przypadku wykorzystania desek, powinny one ściśle przylegać do pni i opierać się na podłożu, a nie na pniu czy przyporach korzeniowych;
  29. po zakończeniu prac zdemontować zabezpieczenia drzew;
  30. w bezpośrednim sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do usunięcia, tj. w zasięgu ich koron, prace prowadzić ręcznie;
  31. zabezpieczyć korony drzew przed uszkodzeniem, w miejscach w których będą one zagrożone, np. poprzez podwiązanie narażonych gałęzi;
  32. zabezpieczyć odkryte systemy korzeniowe przed wysychaniem oraz przymrozkami, np. poprzez przykrycie matami lub folią;
  33. usunięcie drzew o obwodzie powyżej 50 cm prowadzić pod nadzorem entomologa, który przed wycinką dokona oględzin drzew pod kątem obecności chronionych gatunków owadów. W przypadku ich stwierdzenia usunięcie drzew możliwe będzie dopiero po uzyskaniu wymaganego zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt;
  34. w przypadku drzew wskazanych przez entomologa jako potencjalne siedliska pachnicy dębowej, w stosunku do których nie jest możliwe jednoznaczne potwierdzenie zasiedlenia przez osobniki ww. gatunku owada, wycinkę prowadzić pod nadzorem entomologa przy temperaturze powietrza powyżej 10°C, w sposób polegający na ścinaniu całych pni przy kontrolowanym obalaniu na podłoże (np. przy użyciu ściągaczy linowych, żurawia HDS itp.). Ścięte pnie zostaną przeszukane przez entomologa pod kątem występowania w nich form rozwojowych pachnicy dębowej. W przypadku ich stwierdzenia podjąć działania mające na celu zachowanie osobników tego gatunku. Działania te podjąć niezwłocznie po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych;
  35. prace związane z montowaniem grodziny w nurcie rzeki Odry, umocnieniem dna oraz brzegów tych cieków wykonać poza okresem tarła śliza, przypadającym od kwietnia do czerwca;
  36. przed przystąpieniem do prac ziemnych zabezpieczyć pas budowy przed wtargnięciem zwierząt poprzez wykonanie szczelnych ogrodzeń tymczasowych;

37. ogrodzenia wykonać z materiału umożliwiającego trwały naciąg, np. folii, brezentu, geotkaniny, plandeki lub siatki polimerowej o oczkach wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm w taki sposób aby:
  - ✓ część nadziemna ogrodzenia posiadała wysokość nie mniejszą niż 40 cm,
  - ✓ część ogrodzenia wkopana w ziemię posiadała wysokość minimum 10 cm,
  - ✓ górna krawędź ogrodzenia była odgięta w kierunku przeciwnym do wykopów pod kątem 45-90°, tworząc daszek o szerokości min. 5 cm;
38. każdorazowo przed przystąpieniem do prac kontrolować stan zabezpieczeń wokół terenu budowy, a w razie zaistnienia takiej konieczności niezwłocznie je naprawić;
39. każdorazowo przed przystąpieniem do prac skontrolować teren budowy pod kątem występowania w jego obrębie płazów, w szczególności w pobliżu Odry i Kanału Ulgi oraz w miejscach mogących stanowić dla nich pułapki. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, po uzyskaniu wymaganego zezwolenia, wszystkie ich osobniki powinny zostać odłowione przez specjalistę herpetologa i bezpośrednio po schwytaniu przeniesione poza obszar prowadzonych prac, na odległość co najmniej 200 m od prowadzonych robót;
40. dopuszcza się, aby bieżąca kontrola obszaru realizacji inwestycji prowadzona była przez osoby przeszkolone przez specjalistę herpetologa;
41. do wylapywania płazów dopuszcza się zastosowanie pułapek łownych, np. w postaci wiadra z tworzywa sztucznego, wkopanego wzdłuż ogrodzenia od strony placu budowy. Pułapki te powinny stykać się z ogrodzeniem, powinny zostać wkopane równo z gruntem i posiadać otwory w dnie pozwalające na swobodny wypływ wody opadowej. Wokół pułapek nie może być żadnych szczelin. Ponadto pułapki powinny posiadać stosunkowo mały otwór w pokrywie, przez który płazy będą mogły łatwo wpadać do środka, bez możliwości wychodzenia. W ich wnętrzu konieczne zamieścić materiał osłaniający płazy przed słońcem oraz drapieżnikami np. mchu, liści, a także kija, wystający pod dużym kątem, który umożliwi wyjście z pułapki małym gryzoniom i ryjówkom;
42. w przypadku zastosowania pułapek łownych sprawdzać je przynajmniej raz dziennie, a płazy niezwłocznie wypuszczać poza obszar prowadzonych prac;
43. na czas przerw w pracy (święta, weekendy itp.) zabezpieczyć miejsca mogące stanowić pułapkę dla płazów (np. poprzez szczelne przykrycie otworów);
44. w km ok. 0+167,51 wykonać przepust zintegrowany z ciekim, pełniący funkcję przejścia dla płazów, o szerokości minimalnej  $\geq$  dwóch szerokości koryta cieku (nie mniej niż 1 m) oraz wysokości minimalnej od półki do spodu konstrukcji przepustu  $\geq$  1,5 m. W obrębie przepustu wykonać obustronne (wzdłuż obu brzegów cieku) suche półki posadowione na dnie przepustu i pokryte gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody (np. skarpy ziemne, wylewki, prefabrykaty betonowe lub gabiony pokryte warstwą gruntu).
45. w przypadku realizacji innych przepustów (np. pełniących funkcje przeciwpowodziowe), również dostosować je, do pełnienia funkcji przejść dla płazów lub małych zwierząt.
46. wycinkę drzew oraz krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego;
47. w rejonie Parku Nadodrzańskiego oraz na terenie wyspy Bolko rozpocząć realizację prac generujących hałas przed okresem lęgowym ptaków lub po jego zakończeniu, tj. w okresie od 16 października do końca lutego;
48. przezroczyste ekrany akustyczne zabezpieczyć poprzez zamieszczenie na nich pionowych, podwójnych rzędów kropek. Pierwszy rząd powinny tworzyć kropki czarne, zaś drugi kropki pomarańczowe. Średnica kropek: 8 mm, odstęp pomiędzy krawędziami linii: 100 mm;
49. maksymalnie ograniczyć ingerencję w obszar tzw. Parku Wińskiego na wyspie Bolko, tak aby na możliwie największym odcinku, w szczególności w pobliżu tzw. bekasowiska, ingerencja dotyczyła obszaru o szerokości nie przekraczającej 50 m od granicy istniejącego wiaduktu kolejowego;

50. usunięcie drzew o obwodzie powyżej 50 cm prowadzić pod nadzorem chiropterologa, który przed wycinką dokona oględzin drzew pod kątem obecności nietoperzy. W przypadku ich stwierdzenia usunięcie drzew możliwe będzie dopiero po uzyskaniu zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do chronionych gatunków zwierząt;
51. do oświetlenia trasy zastosować lampy sodowe, emitujące możliwie najmniej intensywne światło. Ponadto strumień światła z lamp skierować wyłącznie na powierzchnię, która ma być oświetlona;
52. zamontować 20 schronów dla nietoperzy (np. typu Stratmann, nie wymagających czyszczenia), posiadających otwór wlotowy w kształcie szczeliny o szerokości 15-20 mm, umieszczony w dolnej części skrzynki. Schrony te umieścić w miejscach oraz w sposób wskazany przez nadzór chiropterologiczny. Schrony te powinny być wykonane z nieheblowanych, drewnianych desek grubości 2-2,5 cm lub też trocinobetonu. Wewnętrzna powierzchnia ścian budek, zwłaszcza tylnej, oraz okolice otworu wejściowego (wlotu) powinny być szorstkie;
53. z warunkami niniejszej decyzji zapoznać wykonawcę prac; pisemne oświadczenie o zapoznaniu się wykonawcy prac z warunkami niniejszej decyzji przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu wraz z informacją o przystąpieniu do prac.

**1.3. Warunki wykorzystywania terenu w eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich**

1. wody opadowe lub roztopowe z planowanej trasy wprowadzać do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, po ich wcześniejszym podczyszczeniu w urządzeniach podczyszczających - osadnikach zawiesziny ogólnej i separatorach substancji ropopochodnych zaprojektowanych zgodnie z punktem 1.4.5 niniejszej decyzji;
2. prowadzić stałą kontrolę stanu urządzeń służących podczyszczeniu wód opadowych i roztopowych;
3. przewidzieć regularne czyszczenie wpustów drogowych (studzienek ściekowych);
4. po projektowanej drodze prowadzić wyłącznie ruch pojazdów osobowych oraz pojazdów służb ratowniczych i autobusów (w razie takiej potrzeby).

**1.4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r, poz. 353)**

1. Zaprojektować drogę jednojezdniową o długości ok. 1 875 metrów, przeznaczoną dla ruchu samochodów osobowych, o parametrach:
  - a) klasa drogi: L- lokalna
  - b) pasy ruchu: 2, po jednym w każdym kierunku,
  - c) szerokości pasów ruchu: 2 x od 3,0 do 3,5 m,
  - d) szerokości pasa drogowego: od 12 do 70 m,
2. Zaprojektować ciągi pieszo-rowerowe na całej długości drogi o szerokości wynoszącej 2,5 m,
3. Zaprojektować nw. obiekty inżynierskie:
  - 3.1. przepust nad rowem melioracyjnym w km ok. 0+167,51;
  - 3.2. wiadukt WD-01 na ulicą Krapkowicką od ok. 0+279,05 do ok. 0+302,17 km
    - rozpiętość teoretyczna w osi konstrukcji – ok. 23 m,
    - podpory skrajne jako przyczółki masywne
    - klasa obciążenia „B” wg normy PN-85/S-10300;
  - 3.3. most MD-01 nad Kanalem Ulgi od ok. 0+344,24 do ok. 0+502,25 km
    - rozpiętość teoretyczna w osi konstrukcji – zgodna z operatem wodnoprawnym,

- klasa obciążenia „B” wg normy PN-85/S-10300;
- 3.4. most MD-02 nad rzeką Odrą od ok. 0+740,79 do ok. 0+941,06 km
  - rozpiętość teoretyczna w osi konstrukcji – zgodna z operatem wodnoprawnym,
  - klasa obciążenia „A” wg normy PN-85/S-10300;
- 3.5. wiadukt WD-02 nad ulicą Powstańców Śląskich od ok. 1+152,40 do ok. 1+166,60 km
  - klasa obciążenia „B” wg normy PN-85/S-10300;
- 3.6 most MD-03 nad Kanałem Młynówka od ok.1+269,34 do ok. 1+335,09 km
  - rozpiętość teoretyczna w osi konstrukcji – zgodnie z operatem wodnoprawnym,
  - klasa obciążenia „B” wg normy PN-85/S-10300;
- 4. wymienione w punkcie I.4.3 obiekty inżynierskie zaprojektować bez pylonów oraz jako pełniące funkcję, zespolonych z ciekami wodnymi, przejść dolnych dla zwierząt, poprzez pozostawienie pasów gruntowych po obu stronach cieku służących do migracji. Ich światło, w szczególności szerokość pasów gruntowych, nie może być mniejsze, niż przy istniejących mostach kolejowych;
- 5. zaprojektować ujęcie wód opadowych lub roztopowych w szczelny system kanalizacji deszczowej przy zastosowaniu urządzeń podczyszczających w postaci osadników zawiesziny ogólnej i separatorów substancji ropopochodnych, przy czym urządzenia te zlokalizować przed wprowadzeniem wód opadowych lub roztopowych do istniejących systemów kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w ulicach: Struga, Powstańców Śląskich, Prószkowskiej;
- 6. zaprojektować pomiędzy budynkami zabytkowymi, a korpusem jezdni, odpowiednie zabezpieczenia (w postaci przegród wibroizolacyjnych) tłumiące drgania i ograniczające ich przenoszenie wywoływane przez ruch kołowy,
- 7. przewidzieć po południowej stronie projektowanej drogi ekrany akustyczne o nw. parametrach:

Nr	Lokalizacja / kilometraż	Wys. [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj ekranu	Uwagi
E1	przy ul. Prószkowskiej, przy projektowanym rondzie	2,5	ok. 38,1	obustronnie pochłaniający	-
E2	Wyspa Pasieka, od rzeki Odry do wysokości zabudowy przy ul. Kropidły ok. 0+862,5 + ok. 0+983,5	2,0	ok. 121,0	odbijający	-
E3	Wyspa Pasieka, przedłużenie ekranu E2, wzdłuż zabudowy na wysokości budynków przy ul. Kropidły, Powstańców Śląskich do skrzyżowania projektowanej drogi z ul. 11 Listopada km ok. 0+983,5 + ok. 1+273,0	Ok. 5,0	ok. 288,1	odbijający	półtunel, zakrzywiony
E4	1+271,5+1+280,3 ulica 11 Listopada	2,0	ok. 19,8	odbijający	-
E5	1+290,0+1+301,8 ulica 11 Listopada	2,0	ok. 25,8	odbijający	-

- 8. ekrany wymienione w punkcie I.4.7 zaprojektować jako szczelne, bez przerw pomiędzy poziomem terenu a podstawą ekranu, oraz bez otworów w części naziemnej betonowej podstawy ekranów;



9. przewidzieć na całej długości projektowanej drogi nawierzchnię bitumiczną posiadającą właściwości tłumiące;
10. określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych wydobytych w trakcie robót budowlanych i planowanych do wykorzystania, do celów budowlanych, w stanie naturalnym, na terenie, na którym zostały wydobyte w związku z realizacją inwestycji.

**II. Wyrażam stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 pkt 1 cyt. wyżej ustawy o oś**

Przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353) ze szczególnym uwzględnieniem:

- ✓ przyjętych rozwiązań związanych z ochroną obiektów zabytkowych przed wibracjami;
- ✓ przyjętych rozwiązań związanych z ochroną terenów chronionych przed hałasem;
- ✓ zakresu planowanej wycinki drzew określonej w oparciu o inwentaryzację drzew przeznaczonych do wycinki, zawierającą informacje na temat ilości, gatunku, wieku i lokalizacji drzew;
- ✓ oddziaływania przedsięwzięcia na klimat oraz jego adaptacji do zmian klimatu ze wskazaniem wszelkich działań mitygujących;
- ✓ oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353).

**III. Stwierdzam konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia:**

1. na przyrodę, przez okres 3 lat, od oddania drogi do użytkowania, na etapie eksploatacji inwestycji, w zakresie oddziaływania na osobniki płazów, ptaków oraz nietoperzy zasiedlających obszar zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie prowadzonych prac, pod kątem potrzeby zastosowania względem nich dodatkowych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie, takich jak np. realizacja wygrodzeń ochronnych stałych, budowa dodatkowych przejść w obrębie szlaków migracyjnych, montaż płotków naprowadzających w rejonie istniejących przejść, montaż ekranów antyolśnieniowych, budowa wałów ziemnych minimalizujących hałas, wykonanie dodatkowych nasadzeń. Monitoring winien być prowadzony odpowiednio przez ekspertów: herpetologa, ornitologa i chiropterologa, posiadających udokumentowane doświadczenie przyrodnicze.

**1.1. Monitoring porealizacyjny płazów:**

- 1.1.1. powinien obejmować wszystkie gatunki płazów występujące w pobliżu drogi
- 1.1.2. powinien obejmować cały odcinek drogi, w pasie ok. 550 m po każdej stronie drogi, w szczególności miejsca masowego rozrodu występujące w rejonie budowanego przepustu w km 167,51 oraz tzw. bekasowiska
- 1.1.3. powinien dotyczyć wszystkich sezonów aktywności batrachofauny (tj. okresu masowych migracji wiosennych, jesiennych, okresu rozrodu oraz hibernacji)
- 1.1.4. w ramach monitoringu należy:

- a) wykonać inwentaryzację różnego typu miejsc predysponowanych do bytowania i rozrodu płazów (m.in. zastoiska wodne, cieki wodne, tereny podmokłe itp.);
- b) określić skład gatunkowy płazów występujących na badanym obszarze;
- c) ustalić miejsca w obrębie planowanej trasy, w których zimują poszczególne gatunki płazów;
- d) ustalić miejsca rozrodu i bytowania płazów występujących w sąsiedztwie drogi;
- e) określić potencjalne i rzeczywiste szlaki migracji poszczególnych gatunków płazów na badanym terenie;
- f) ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących,
- g) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń, opracować projekt możliwych do wykonania dodatkowych działań minimalizujących.
- h) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń i w sytuacji braku możliwości technicznych wykonania dodatkowych zabezpieczeń, zaproponować działania kompensacyjne, polegające w szczególności na tworzeniu nowych siedlisk dla płazów (zbiorników, oczek wodnych, itp.);
- i) przeprowadzić analizę i ocenę zmian w populacjach batrachofauny, zmian różnorodności biologicznej, ilościowych i jakościowych zmian w siedliskach płazów (ocena zmian w populacjach na podstawie obiektywnych parametrów charakteryzujących populację), a w przypadku stwierdzenia znaczących negatywnych zmian w populacjach, zaprojektować kompensację przyrodniczą adekwatną do zmian generowanych w środowisku.

## 1.2. Monitoring porealizacyjny ptaków:

- 1.2.1. powinien obejmować wszystkie gatunki ptaków stwierdzone w pobliżu obszaru zajętego przez drogę w szczególności gatunki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (79/409/EWG)
- 1.2.2. powinien obejmować cały odcinek drogi w pasie ok. 1000 m po każdej stronie drogi, w szczególności miejsca masowego ich lęgu w rejonie Parku Nadodrzańskiego i Parku Wińskiego
- 1.2.3. powinien dotyczyć wszystkich okresów w cyklu życiowym ptaków, tj.: okres lęgowy, okres dyspersji polęgowej, okres wędrówki jesiennej i wiosennej oraz okres zimowania
- 1.2.4. w ramach monitoringu należy:
  - a. wykonać inwentaryzację różnego typu miejsc predysponowanych do żerowania, migracji i lęgu ptaków;
  - b. określić skład gatunkowy ptaków występujących na badanym obszarze;
  - c. ustalić miejsca lęgu, migracji i żerowania ptaków w sąsiedztwie drogi;
  - d. zidentyfikować zakres utraty i pogorszenia siedlisk poprzez zakłócenia, z których najgroźniejszymi są hałas i zanieczyszczenie światłem w czasie i przestrzeni, tj. w szczególności:
    - ustalić, jakich gatunków dotyczy utrata siedlisk,
    - ustalić odległości, w jakiej przedmiotowa inwestycja oddziałuje na otaczające siedliska ptasie, poprzez zmniejszenie ich atrakcyjności dla ptaków
    - rejestrować zmiany obszaru oddziaływania inwestycji w opisywanym zakresie w kolejnych latach
  - e. zidentyfikować zakres występowania efektu bariery poprzez:
    - ustalenie częstości, w jakiej przelatujące ptaki wykonują manewr omijania barier, tj. np. mostów, ekranów akustycznych
    - stwierdzenie, których gatunków dotyczy efekt bariery,
  - f. ustalić liczby i gatunki ptaków, które giną w wyniku zderzeń z barierami, tj. z elementami mostów, ekranami akustycznymi, itp., a także dynamiki tych

- zdarzeń w czasie
- g. ustalić liczby i gatunki ptaków, które giną w wyniku zderzeń z pojazdami przejeżdżającymi drogą, a także dynamiki tych zdarzeń w czasie
  - h. ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących,
  - i. w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń, opracować projekt możliwych do wykonania dodatkowych działań minimalizujących
  - j. w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń i w sytuacji braku możliwości technicznych wykonania dodatkowych zabezpieczeń, zaproponować działania kompensacyjne, polegające w szczególności na tworzeniu nowych siedlisk dla ptaków
  - k. przeprowadzić analizę i ocenę zmian w populacjach awifauny, zmian różnorodności biologicznej, ilościowych i jakościowych zmian w siedliskach ptaków (ocena zmian w populacjach na podstawie obiektywnych parametrów charakteryzujących populację), a w przypadku stwierdzenia znaczących negatywnych zmian w populacjach, zaprojektować kompensację przyrodniczą adekwatną do zmian generowanych w środowisku;

### 1.3. Monitoring porealizacyjny nietoperzy:

- 1.3.1. powinien obejmować wszystkie gatunki nietoperzy stwierdzone na obszarze objętym drogą
- 1.3.2. powinien obejmować cały odcinek drogi, w szczególności miejsca ich żerowania oraz migracji w rejonie Parku Nadodrzańskiego oraz wzdłuż brzegów cieków
- 1.3.3. powinien dotyczyć wszystkich okresów w cyklu życiowym nietoperzy, tj.: okres rozrodu, swarming (rojenie) oraz okres hibernacji
- 1.3.4. w ramach monitoringu należy:
  - a) określić skład gatunkowy nietoperzy, występujących na badanym obszarze;
  - b) przeprowadzić monitoring aktywności poszczególnych gatunków nietoperzy w pobliżu drogi
  - c) przeprowadzić badania nad śmiertelnością nietoperzy w obrębie drogi, poprzez ustalenie gatunków nietoperzy oraz liczby ich osobników, które giną w wyniku zderzeń z pojazdami przejeżdżającymi drogą oraz w wyniku zderzeń z barierami, a także dynamiki tych zdarzeń w czasie
  - d) zidentyfikować trasy, którędy nietoperze się przemieszczają w poprzek drogi;
  - e) zidentyfikować elementy przyciągające nietoperze, w szczególności powodujące zauważalną śmiertelność
  - f) ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących
  - g) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń, opracować projekt możliwych do wykonania dodatkowych działań minimalizujących
  - h) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń i w sytuacji braku możliwości technicznych wykonania dodatkowych zabezpieczeń, zaproponować działania kompensacyjne, polegające w szczególności na tworzeniu nowych siedlisk dla ptaków
  - i) przeprowadzić analizę i ocenę zmian w populacjach awifauny, zmian różnorodności biologicznej, ilościowych i jakościowych zmian w siedliskach ptaków (ocena zmian w populacjach na podstawie obiektywnych parametrów charakteryzujących populację), a w przypadku stwierdzenia znaczących negatywnych zmian w populacjach, zaprojektować kompensację przyrodniczą adekwatną do zmian generowanych w środowisku.

Przed rozpoczęciem ww. monitoringów, ich szczegółową metodykę należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu do zatwierdzenia. Wyniki ww. monitoringów należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w

Opolu, do 31 grudnia każdego roku objętego monitoringiem.

W przypadku, gdy wyniki prowadzonych monitoringów porealizacyjnych wykażą, że inwestycja znacząco negatywnie oddziałuje na środowisko przyrodnicze, inwestor, w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Opolu, bez zbędnej zwłoki i na własny koszt podejmie i zrealizuje działania zapobiegawcze lub łagodzące to oddziaływanie.

2. na obiekty zabytkowe, przez okres pierwszego roku eksploatacji trasy, w związku z możliwością wystąpienia oddziaływania drgań i wibracji komunikacyjnych, na konstrukcje budynków. Wyniki monitoringu należy przedkładać, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, Prezydentowi Miasta Opola jako organowi ochrony środowiska oraz Powiatowemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego w Opolu, w ciągu 30 dni po zakończeniu półrocznego okresu monitorowania lub niezwłocznie, w przypadkach stwarzających zagrożenie dla prawidłowej eksploatacji obiektów.

**IV. W celu porównania zakresu oddziaływania projektowanej drogi, wskazanego w raporcie oś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia:**

1. na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, tj.:

- a) powodowanego eksploatacją trasy w szczególności na terenach znajdujących się:
  - na wyspie Pasieka, zarówno po stronie południowej drogi (po której zaprojektowano ekrany akustyczne) – w rejonie ul. Kropidły 8-8a (1 punkt pomiarowy, P24 – wg numeracji z raportu), Powstańców Śl. 26 i Powstańców Śl. 21 (2 punkty pomiarowe, P27 i P28), 11 Listopada 2 (2 punkty pomiarowe, P31 i P34), jak i północnej – w rejonie ul. Ks. J. Dobrego 6 (1 punkt pomiarowy, P17) i na granicy terenu rekreacyjno-wypoczynkowego (2UK – teren usług sportu i rekreacji) przy ul. Ks. J. Dobrego, na działce nr 45 (1 punkt pomiarowy) – łącznie w 7 punktach pomiarowych,
  - wzdłuż ulicy Prószkowskiej, jako drogi dojazdowej do trasy średnicowej (2 punkty pomiarowe);
- b) powodowanego oddziaływaniem skumulowanym, jakie powstanie w wyniku eksploatacji przedmiotowej drogi oraz linii kolejowej nr 132 Bytom-Wrocław, w szczególności usytuowanych na wyspie Pasieka, od ul. 11 Listopada do ul. Kropidły oraz przy ul. Ks. J. Dobrego (7 punktów pomiarowych, wymienionych w punkcie IV.1.a).

Analiza powinna być oparta o:

- wyniki pomiarów hałasu w środowisku, przeprowadzonych zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnymi, określonymi w przepisach szczególnych (obecnie w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011r. nr 140 poz. 824).
  - wyniki pomiarów wykonanych na:
    - granicy terenów normowanych akustycznie,
    - wszystkich kondygnacjach istniejących budynków.
2. na stan obiektów zabytkowych w oparciu o wyniki monitoringu, o którym mowa w punkcie III.2.

Analizę w zakresie wskazanym w punktach IV.1 i IV.2 wykonać i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Prezydentowi Miasta Opola, jako organowi ochrony środowiska, w terminie 15 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

## V. Załącznik do decyzji - Charakterystyka przedsięwzięcia

### UZASADNIENIE

Miejski Zarząd Dróg w Opolu, w imieniu którego wystąpił Pan Arkadiusz Merchel, wnioskiem z dnia 29.01.2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 29.01.2013r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, dalej RDOŚ w Opolu, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na cyt. „Budowie trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353), zwanej dalej ustawą ooś, do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w wersji elektronicznej,
- pełnomocnictwo (skan).

W myśl zapisów art. 75 ust. 6 ww. ustawy ooś, w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska. Inwestycja będzie przebiegać przez nw. działki będące terenami zamkniętymi PKP:

- 2/2 obręb Opole 0103,
- 77/1, 76/1, 51 – obręb Szczepanowice 0128.

Dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku, z tym, że zgodnie z treścią art. 75 ust.1 pkt 5) ustawy ooś, nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71) zostało zakwalifikowane do planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Wobec złożenia niekompletnego wniosku o wydanie decyzji, na podstawie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r. poz.23), zwanej dalej Kpa, w związku z art. 74 ust. 1 cyt. ww. ustawy ooś, RDOŚ w Opolu, w piśmie nr WOŚ.4200.3.2013.MSe z dnia 31.01.2013r., wezwał Pana Arkadiusza Merchel, pełnomocnika Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu, do uzupełnienia wniosku z dnia 29.01.2013r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia o:

1. oryginał pełnomocnictwa lub urzędowo poświadczony odpis, zgodnie z przepisem art. 33 § 3 Kpa (dołączono skan potwierdzony „za zgodność...” przez pełnomocnika);
2. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;

3. oryginały wypisów z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie lub udostępnienie tych dokumentów do wglądu w celu poświadczenia „za zgodność z oryginałem”.

Uzupełnienie w ww. zakresie przekazano przy piśmie z dnia 8 lutego 2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 11.02.2013r.). Wobec powyższego organ uznał wniosek pod względem formalnym za kompletny.

Za strony postępowania tut. organ uznał właścicieli oraz użytkowników wieczystych działek położonych w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, to zgodnie z brzmieniem art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś, o wszystkich etapach prowadzonego postępowania, w tym o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów (art. 10 Kpa) strony informowane były w formie zawiadomień wywieszanych na okres 7 lub 14 dni.

Powiadamianie stron o każdym etapie postępowania następowало:

1. na tablicach ogłoszeniowych: w siedzibie RDOŚ w Opolu oraz w Urzędzie Miasta Opola
2. poprzez obwieszanie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. wzdłuż ulic:
  - Piastowskiej, Niedziałkowskiego, ks. J. Dobrego, Powstańców Śląskich, Odrowążów, Pasiecznej, Krapkowickiej, Wyczółkowskiego – w trakcie procedowania wariantu 1 jako preferowanego przez inwestora, włącznie z zawiadomieniem nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.14 z dnia 12.12.2013r.,
  - Piastowskiej, Niedziałkowskiego, ks. J. Dobrego, Kropidły, 11 Listopada, Powstańców Śląskich, Odrowążów, Pasiecznej, Struga, Krapkowickiej, Wyczółkowskiego, Prószkowskiej - w trakcie procedowania wariantu 2 jako preferowanego przez inwestora, ostatecznie przyjętego do realizacji, od zawiadomienia nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.23 z dnia 26.06.2015r.

Informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych [www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl) pod numerem 41/2013 w dniu 15.02.2013 r.

Strony postępowania, zostały zawiadomione o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zawiadomieniem RDOŚ w Opolu nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.2 z dnia 15.02.2013 r.

Jednocześnie, w piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.4 z dnia 15.02.2013r. organ poinformował wnioskodawcę, że sprawa nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 Kpa, ze względu na brak możliwości przeprowadzenia w ww. terminie, wynikającego z ustawy ooś, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Tym samym wskazano termin na rozpatrzenie przedmiotowego wniosku do 30.03.2013r.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, tut. organ pismem nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.3 z dnia 15.02.2013r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu (PPIS w Opolu) z prośbą o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu. PPIS w Opolu w piśmie nr NZ/KS-4325-2-12/13 z 20.02.2013r. wezwał RDOŚ w Opolu do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o poświadczoną przez właściwy organ, kopię mapy ewidencyjnej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane

przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.7 z 28.02.2013r. skierowanym do PPIS w Opolu, pomimo iż przepisy prawa nie zobowiązują organu zasięgającego opinii do przedłożenia ww. dokumentów, tut. organ przekazał w załączeniu plan orientacyjny z naniesioną lokalizacją inwestycji dla 3 wariantów. PPIS w Opolu w piśmie nr NZ/KS-4325-2-12/13 z 06.03.2013r. ze względu na brak poświadczonych przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, poinformował o braku możliwości wydania opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu. Jednakże zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy ooś, niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii, o której mowa w art. 64 ust. 1 pkt 2 odpowiednio w terminie, o którym mowa w art. 64 ust. 4 traktuje się jako brak zastrzeżeń.

W toku prowadzonego postępowania, przy piśmie z dnia 25.02.2013r., Proboszcz Parafii Ewangelicko-Augsburskiej w Opolu, zlokalizowanej przy ul. Pasiecznej 12, zwrócił się do tut. organu, o informację na temat ochrony kościoła oraz obiektów parafialnych przed hałasem komunikacyjnym, planowanych działań mających na celu ograniczenia uciążliwości związanej z emisją hałasu, ewentualnej, planowanej w wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, wycinki drzew rosnących na terenie parafii lip (w wariantcie I). W piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.6 z 28 lutego 2013r., organ wyjaśnił, że na obecnym etapie postępowania nie wiadomo, który z trzech wariantów przedstawionych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, zostanie wskazany przez Inwestora do realizacji i dla którego z tych wariantów zostanie wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Warianty różnią się przebiegiem trasy i w związku z tym realizacja oraz eksploatacja przedsięwzięcia będzie oddziaływała na posesję zlokalizowaną przy ul. Pasiecznej 12, w przypadku każdego z wariantów, w innym zakresie.

Przy piśmie z dnia 15.03.2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 18.03.2013r.), Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych Silesia z Opola, zaproponowało alternatywną w stosunku do trasy średnicowej, przeprawę przez rzekę Odrę, w postaci cyt. „ścieżek pieszo-rowerowych łączących Zaodrże z centrum miasta”. Należy w tym miejscu zauważyć, że przedsięwzięcie jest konkretnym zamierzeniem budowlanym – rozważanie wariantu budowy drogi, czy ścieżki pieszo-rowerowej powinno być prowadzone na etapie analiz strategicznych dokumentów tj. Strategii komunikacyjnej miasta. W ramach inwestycji planowana jest budowa ścieżki pieszo-rowerowej.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w postanowieniu nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.10 z dnia 21.03.2013 r. nałożył na Miejski Zarząd Dróg w Opolu obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na cyt. „Budowie trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola” i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, zgodny z treścią art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na:

- powietrze atmosferyczne,
- klimat akustyczny na terenach chronionych,
- środowisko gruntowo-wodne,
- chronione gatunki zwierząt, grzybów i roślin i ich siedlisk, a także trasy migracji zwierząt oraz istniejące pomniki przyrody zlokalizowane na trasie planowanej inwestycji,
- walory fizjonomiczne krajobrazu przedmiotowego terenu, oraz dogłębną analizą konfliktów społecznych.

Informację o ww. postanowieniu umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych [www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl) pod numerem 111/2013 w dniu 21.03.2013 r.

Ponadto, postanowieniem nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.11 z dnia 21.03.2013r., zawieszono przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Powiadomienie stron postępowania, o wszystkich jego elementach, nastąpiło poprzez zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.12 z dnia 21.03.2013r.

Przy piśmie z dnia 05.06.2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 27.06.2013r.) Przedstawiciele Społeczności Lokalnej (przedstawiciele Dzielnic Groszowice, Grotowice, Grudzice, Malina, Koło Towarzystwa Społeczno-Kulturalnego i Niemców na Śląsku Opolskim w Opolu – Malinie oraz w Opolu – Groszowicach, przedstawiciel Stowarzyszenia Groszowice) wyrazili pilną potrzebę rozwiązania obecnego systemu komunikacyjnego miasta Opola w zakresie budowy nowej przeprawy mostowej przez Odrę poprzez wybór trasy średnicowej w wariantach 2 lub 3 oraz trasy bolkowskijskiej w wariantach 1 lub 3.

Przy piśmie z dnia 29.11.2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 04.12.2013r.), pełnomocnik inwestora przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na cyt. „*Budowie trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola*”, sporządzony przez zespół autorski AECOM Sp. z o.o., Warszawa ul. Domaniewska 34a.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, postanowieniem nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.13 z dnia 12.12.2013r. podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Powiadomienie stron postępowania, o podjęciu zawieszzonego postępowania, nastąpiło poprzez zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.14 z dnia 12.12.2013r.

Równocześnie w piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.15 z dnia 12.12.2013r. organ poinformował wnioskodawcę, że sprawa nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego, ze względu na brak możliwości przeprowadzenia w ww. terminie, wynikającego z ustawy ooś, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i wskazano termin na rozpatrzenie przedmiotowego wniosku do 31.01.2014r.

W wyniku analizy przedłożonej dokumentacji, organ ustalił, że raport wymaga złożenia obszernych uzupełnień i wyjaśnień w kwestii wszystkich komponentów środowiskowych, o co wezwał pełnomocnika inwestora w piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.16 z dnia 17.01.2014 r.

Przy piśmie z dnia 29.04.2014r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 30.04.2014r.) Inwestor wystąpiło przedłużenie terminu na złożenie uzupełnień do raportu.

W dniu 20.05.2014r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie raportu wraz z ekspertyzą oddziaływania inwestycji na cele ochrony wód.

Po zapoznaniu się z uzupełnioną dokumentacją, organ ustalił, że raport w dalszym ciągu wymaga uzupełnień i wyjaśnień, o co ponownie wezwał pełnomocnika inwestora w piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.17 z dnia 27.06.2014 r.

Przy piśmie z dnia 29.08.2014r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 03.09.2014r.) Inwestor wystąpił o przedłużenie terminu na złożenie uzupełnień do raportu.

W dniu 30.09.2014r. do tut. organu wpłynęło uzupełnienie raportu.



Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji, organ po raz kolejny przy piśmie WOOŚ.4200.3.2013.MSe/MH.18 z dnia 19.11.2014 r wezwał do złożenia wyjaśnień do raportu ooś.

W dniu 12.12.2014r. do tut. organu wpłynął uzupełniony raport ooś.

**W dniu 26.01.2015r. do tut. organu wpłynęło pismo inwestora nr MZD-TP2-02-8/02-1-84/12 w sprawie zmiany wariantu preferowanego do realizacji (z wariantu nr 1 na wariant nr 2).**

Po zapoznaniu się z uzupełnioną dokumentacją oraz wobec zmiany wariantu preferowanego, organ ponownie wezwał, przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.19 z dnia 04.02.2015 r., pełnomocnika inwestora, do złożenia uzupełnień i wyjaśnień.

Przy pismach z dnia 06.03.2015r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 09.03.2015r.) oraz z dnia 24.03.2015r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 27.03.2015r.) Inwestor wystąpił o przedłużenie terminu na złożenie uzupełnień do raportu.

Przy piśmie z dnia 10.02.2015r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 11.02.2015r.) MZD w Opolu poinformował o zmianie pełnomocnika inwestora, dołączając pełnomocnictwo z dnia 28.01.2015r. dla Pana Łukasza Wąsiewicza, reprezentującego spółką AECOM Sp. z o.o. ul. Domaniewska 34a, 02-672 Warszawa.

W dniu 06.03.2015r. wpłynęło pismo mieszkańca ul. 11 Listopada, występującego z upoważnienia mieszkańców dzielnicy Pasieka, zamieszkałych przy ul.: Odrowążów, J. Dobrego, Kropidły, Powstańców Śląskich, 11 Listopada, zawierające protest przeciwko budowie trasy średnicowej w wersji południowej. Wnioskujący wskazał, że w stanie istniejącym występują uciążliwości pochodzące od linii kolejowej E30, powodujące ponadnormatywną emisję hałasu, a proponowana trasa średnicowa zwiększy emisję o ok. 30%. Tut. organ przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe/MH.20 z dnia 11.03.2015r. wyjaśnił, iż dokumentacja w dalszym ciągu podlega uzupełnianiu oraz że z chwilą skompletowania materiału dowodowego zostanie wyłożona do społecznego wglądu, o czym strony oraz społeczeństwo zostaną poinformowane poprzez zawiadomienia wywieszane m.in. w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia.

Przy piśmie z dnia 27.03.2015r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 30.03.2015r.) do tut. organu wpłynął uzupełniony raport ooś w formie aneksu do raportu ooś.

Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, organ ustalił, że raport wraz z aneksem wymaga ponownych uzupełnień i wyjaśnień, o co wezwano pełnomocnika inwestora w piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe/MH.22 z dnia 20.05.2015 r.

Przy piśmie z dnia 03.06.2015r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 05.06.2015r.) Inwestor wystąpił o przedłużenie terminu na złożenie uzupełnień do raportu.

W dniu 23.06.2015r. do tut. organu wpłynął uzupełniony raport ooś.

Informację o raporcie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych [www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl) pod numerem 260/2015 w dniu 02.07.2015r.

Zgodnie z zapisami art. 33 ust. 1 ustawy ooś organ podał do publicznej wiadomości, w formie zawiadomienia, informacje o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii;
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

oraz dodatkowo o:

- rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa (terminie i dacie).

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś:

- ✓ poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia, tj. wzdłuż ulic: Piastowska, Niedziałkowskiego, Dobrego, Kropidły, 11 Listopada, Powstańców Śląskich, Odrowążów, Pasieczna, Struga, Krapkowicka, Wyczółkowskiego, Prószkowska,
- ✓ na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu, Urzędzie Miasta w Opolu,
- ✓ na stronie BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu.

Zawiadomieniem (nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.23 z dnia 26.06.2015 r.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zawiadomił wszystkich zainteresowanych o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w terminie 21 od dnia ukazania się zawiadomienia.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tut. urzędu, wpłynęło szereg uwag i wniosków dotyczących nw. kwestii:

1. negatywnych oddziaływań trasy na wizualny kształt miasta oraz na turystykę w mieście oraz stwierdzenia, iż będzie ona nieefektywna ekonomicznie i znacznie droższa niż inne alternatywne rozwiązania (pismo (e-mail) z 09.07.2015r.),
2. niewłaściwych danych wejściowych do obliczania emisji zanieczyszczeń w powietrzu, zagrożeń wynikających ze stosowania podczas budowy, urządzeń mogących naruszyć konstrukcje budynku (pismo mieszkańca z 09.07.2015r.),
3. cyt. „pełnej obudowy trasy wraz z linią kolejową, w ramach ochrony przed nadmiernym hałasem” (pismo mieszkańca z 14.07.2015r.)
4. niebudzącego wątpliwości uzasadnienia do konieczności realizacji inwestycji, uspokojenia ruchu w rejonie ul. Niemodlińskiej oraz dojazdu do centrum, odniesienia się do prawa Lewisa-Mogridge’a, innych działań mogących zredukować natężenie ruchu komunikacyjnego podczas szczytu komunikacyjnego, braku rozwiązań dotyczących transportu zbiorowego w projekcie inwestycji, niekorzystnych rozwiązań w ruchu pieszo-rowerowym (Towarzystwo Przyjaciół Komunikacji Miejskiej – pismo z 14.07.2015r.)
5. realizacji przedsięwzięcia na terenie zabytkowym, za jaki uznano Wyspę Pasięka (pismo mieszkańca z 14.07.2015r.)
6. utrudnień w ruchu pieszym mieszkańcom po wyspie oraz w kierunku centrum miasta, cyt. „braku nowych przystanków autobusowych wzdłuż trasy” (pisma z 17.07.2015r.)
7. ujęcia zbilansowanego (skumulowanego) oddziaływania istniejącej linii kolejowej nr 132 Bytom-Wrocław, zwanej również w niniejszej decyzji linią E30, mającej ulec rozbudowie oraz trasy średnicowej, wpływu inwestycji na inne sąsiadujące ulice, zbliżenia się trasy średnicowej do linii kolejowej w oparciu o ustawę o transporcie kolejowym, rozwiązań odprowadzania wód opadowych z projektowanej trasy do miejskiej kanalizacji deszczowej, wpływu inwestycji na przepływ wód powodziowych, prognozy ruchu i zwiększenia ilości samochodów na ul. Powstańców Śląskich, Jana Dobrego, Reymonta oraz oszacowania czasu oczekiwania na lewoskręt na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich z projektowaną trasą, alternatywy dla obsługi parkingowej w związku ze zlikwidowaniem miejsc parkingowych przy ul. 11 listopada, Kochanowskiego i Powstańców Śląskich, uzgodnień z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody, inwentaryzacji zieleni, itd. (pismo mieszkańca z 17.07.2015r.)

8. sprzeczności raportu o oś z aneksem do raportu, wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska (Wspólnota Mieszkaniowa ul. Kropidły 8 w Opolu – pismo z 17.07.2015r.)
9. braku odniesienia do planowanej przebudowy linii kolejowej nr 132, wpływu inwestycji na przepływ wód powodziowych ze względu na budowę nowych nasypów, braku propozycji rozwiązania problemu zalewania przejazdu pod wiaduktem na ul. Prószkowskiej, braku kompleksowego rozwiązania komunikacyjnego po stronie Zaodrza np. poprzez doprowadzenie planowanej drogi do ul. Wojska Polskiego, braku inwentaryzacji zieleni pomiędzy ul. Krapkowicką i Prószkowską, opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – strefa B ochrony konserwatorskiej, analizy propagacji hałasu uwzględniającej hamowanie i ruszanie na skrzyżowaniu ze światłami ul. Powstańców Śląskich, nie uwzględnienia w obliczeniach propagacji hałasu odbić fal akustycznych poprzez taflę wodną z obiektów mostowych, nie uwzględnienia hałasu generowanego przez samochody zjeżdżające z trasy średnicowej pod wiaduktem przy ul. Powstańców Śląskich i dalej ulicą Jana Dobrego w centrum miasta oraz propozycji rozwiązania ruchu wahadłowego pod wiaduktem na ul. Powstańców Śląskich, braku analizy wpływu inwestycji na przepustowość skrzyżowania wymienionych w piśmie ulic, braku szczegółowej inwentaryzacji starodrzewu przeznaczonego do wycinki w Parku Nadodrzańskim, rozwiązań transportu ciężkiego sprzętu i materiałów na terenie Wyspy Pasięka, przekroczeń norm hałasu na terenie rekreacyjnym w Parku Nadodrzańskim, braku opinii i zgody Rady Miasta Opolu na wycięcie pomnika przyrody, braku analizy likwidacji miejsc parkingowych (pismo mieszkańca z 17.07.2015r.)
10. zaniżonej prognozy ruchu na projektowanej trasie, odstąpienia od budowy skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich i wyznaczenia trasy po wiadukcie na poziomie torów kolejowych, rekompensaty uciążliwości i utarty wartości mieszkań (pismo mieszkańca z 17.07.2015r.)
11. bezzasadności powiązania budowy trasy średnicowej i kwestii wpływu na bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo NURD na wyspie Pasięka, wartości obszaru inwestycji (Park Nadodrzański) w wybranych dokumentach, rozbieżności między raportem a informacjami na stronie [www.opole.pl](http://www.opole.pl), wyjaśnienia planów rozbudowy trasy do ul. Wróblewskiego, potwierdzenia występowania dużej kolonii słowika rdzawego w pobliżu ul. Krapkowickiej, oraz dzięcioła czarnego w Parku Nadodrzańskim (pism mieszkańca a z 17.07.2015r. i 22.07.2015r.)
12. negatywnych oddziaływań podczas etapu budowy w zakresie hałasu i drgań, w szczególności przy zabytkowych budynkach, powstawania zatorów drogowych - korków na projektowanej trasie w związku z lewoskrętami (brak pasów zjazdowych, większa emisja hałasu i spalin), uwzględnienia w obliczeniach propagacji hałasu ruchu motocyklowego i pojazdów uprzywilejowanych (Parafia Ewangelicko-Augsburska w Opolu – pismo z 17.07.2015r.)
13. sprzeczności projektowanej trasy z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Śródmieście I - Wyspa Pasięka, wpływu inwestycji na obiekty zabytkowe (Wspólnoty Mieszkaniowe z ul. Kropidły 8a i in. – pismo z 17.07.2015r.)
14. odniesienia się w raporcie do skoordynowania prac budowlanych z planami rozbudowy / modernizacji linii kolejowej nr 132, braku projektu organizacji ruchu w obszarze strefy oddziaływania, zapotrzebowania na dodatkowe przepompownie ścieków w związku ze zlewniami wód deszczowych pod wiaduktem na ul. Prószkowskiej i ul. Powstańców Śląskich, rzetelnej analizy ekonomicznej trasy, braku klasyfikacji akustycznej terenów mieszkaniowych nieobjętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (KOP Komitet Obrony Pasięki i Stowarzyszenie Rowerowe Piasta – pisma z 21.07.2015r.)

15. zgodności inwestycji ze Studium Komunikacyjnym Aglomeracji Opolskiej – Plan rozwoju systemu komunikacyjnego (pisma mieszkańców z 21.07.2015r. oraz z dnia 22.07.2015r.)
16. wad komunikacyjnych – słabego połączenia z głównymi arteriami Zaodrza, nieprzystosowania skrzyżowań do przejścia wielokrotnie większego natężenia ruchu, braku podłączenia trasy do ul. Krapkowickiej (pismo mieszkańca z 22.07.2015r.)
17. zaktualizowania obiektów zabytkowych przeznaczonych do ujęcia w gminnej ewidencji zabytków miasta Opola, określenia ilości drzew do wycinki (Współwłaściciele kamienic ul. Powstańców Śl. 26 i Kropidły 2 – pismo z 22.07.2015r.)
18. obecności gniazdowania dzięcioła zielonego na terenie Parku Nadodrzańskiego (pismo mieszkańca z 22.07.2015r.)
19. ekranów z zieleni, wzrostu hałasu i zapylenia w stosunku do linii kolejowej E30, uwzględnienia w przedmiotowym projekcie prac kolei przy modernizacji odcinka E30 na tej długości, korków na ul. Struga, 1-go Maja, Reymonta (pismo mieszkańca z 09.07.2015r.)

**Do ww. zagadnień odniesiono się w dalszej części uzasadnienia (tabela).**

Ponadto w 21-dniowym okresie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków wpłynęło kilkaset wniosków (o jednakowej treści) dotyczących zgłoszenia się jako strona, w postępowaniu dotyczącym przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z interesem prawnym co do planowanej inwestycji. Do powyższej kwestii odniesiono się w dalszej części decyzji (tabela).

Równocześnie w okresie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków wpłynęło kilkaset pism mieszkańców Opola, popierających budowę trasy średnicowej w wariantcie południowym i argumentujących to tym, że budowa trasy średnicowej w tym wariantcie:

- przyczyni się do usprawnienia przeprawy przez Odrę, do poprawy płynności ruchu w centrum miasta i zmniejszy natężenie ruchu na ulicach w centrum miasta,
- przyczyni się do zmniejszenia hałasu i poprawy jakości powietrza w centrum miasta,
- usprawni ruch w centrum miasta, nie pogorszy komfortu komunikacji wzdłuż planowanej trasy, a przyczyni się do szerszego wykorzystania ulic w centrum dla rowerzystów i pieszych,
- usprawni dojazd z dzielnic Grotowice, Groszowice i Nowa Wieś Królewska do dzielnic Szczepanowice, Wójtowa Wieś i Dambonia,
- umożliwi komunikację w sytuacjach awaryjnych (np. podczas wyłączenia remontowanego mostu na ul. Niemodlińskiej).

Ponadto wpłynęły pisma Rady Dzielnic: Groszowice, Grotowice oraz Szczepanowice – Wójtowa Wieś, w których także pozytywnie odniesiono się do realizacji trasy średnicowej.

W kolejnych wnioskach:

- mieszkaniec ul. Wiosennej zawniósował, aby trasę na obszarze wyspy Pasieka poprowadzić w tunelu lub po estakadzie obok torów kolejowych oraz zastosować ekrany eliminujące wpływ hałasu i spalin na otoczenie, co pozwoli zachować kameralny charakter Pasieki i Parku Nadodrzańskiego.
- mieszkaniec ul. Słowackiego zwrócił uwagę na fakt, iż plany miejscowe od kilkudziesięciu lat wprowadzały trasę średnicową, pomimo że nie było wówczas jeszcze problemu z cyt. „zakorkowanym miastem”.

W dniu 08.07.2015r., w Urzędzie Miasta Opola Rynek Ratusz odbyła się rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa. W rozprawie udział wzięli: Zastępca Prezydenta Miasta Opola - Pan Mirosław Pietrucha, Piotr Rybczyński - Z-ca Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu, pełnomocnik inwestora, autor raportu oraz przedstawiciele

Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, w tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska Alicja Majewska.

Rozprawę otworzyła Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu i równocześnie:

- poinformowała o sposobie zawiadamiania stron o etapach toczącego się postępowania, w tym o miejscu i terminie rozprawy, w przypadku postępowania, w którym liczba stron przekracza 20,
- odniosła się do doniesień prasowych dot. skutecznego wywieszania zawiadomień na Wyspie Pasięka (mało zawiadomień, w mało widocznych miejscach) oraz zaproponowała, aby mieszkańcy podali miejsca, gdzie ich zdaniem najlepiej wywieszać zawiadomienia,
- wyjaśniła kwestie dotyczące czasu trwania postępowania z udziałem społeczeństwa, do którego można składać uwagi i wnioski do postępowania.
- przekazała mieszkańcom informacje nt. procedury postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji dla trasy średnicowej.

Następnie Z-ca Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg przedstawił istniejące rozwiązania komunikacyjne w m. Opolu wskazując, na:

- brak przepraw od mostu Piastowskiego (najbliższy most na rz. Odrze w Krapkowicach),
- połączenie mostu Piastowskiego jedynie z ul. Piastowską,
- cel budowy trasy tj. połączenie wschodniej i zachodniej części miasta, od wiaduktu na ul. Struga do ul. Prószkowskiej, której zadaniem jest odciążać istniejący układ komunikacyjny.

Ponadto stwierdził, że aktualnie istniejące mosty na rzece Odrze oraz Kanale Ulgi nie zapewniają przepustowości dla obecnego natężenia ruchu w godzinach szczytu komunikacyjnego, a dzięki budowie przeprawy przez Odrę w ciągu trasy średnicowej zmniejszy się czas podróży do centrum. Droga przeznaczona będzie dla samochodów osobowych i ewentualnie autobusów. Ponadto wskazał, iż budowa przedsięwzięcia jest korzystna ze względów bezpieczeństwa, gdyż zapewni sprawny przejazd służb ratunkowych tj. straży pożarnej, karetka pogotowia ratunkowego czy policji. Będzie mogła również pełnić funkcję drogi ewakuacyjnej na wypadek wystąpienia powodzi.

Następnie autorzy raportu o oś przedstawił, w formie prezentacji, przewidywane oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie akustyki i wpływu na powietrze atmosferyczne oraz na pomnik przyrody w Parku Nadodrzańskim. Przedstawiono istniejący stan klimatu akustycznego (na podstawie map akustycznych) oraz wyników, przeprowadzonej na potrzeby postępowania, propagacji hałasu w środowisku z eksploatacji projektowanej trasy średnicowej oraz istniejącej linii kolejowej – w ramach oddziaływań skumulowanych. Ponadto wyjaśniono uczestnikom spotkania, iż maksymalne stężenia zanieczyszczeń pochodzących z eksploatacji drogi, na podstawie obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń, przeprowadzonych w raporcie o oś, będą koncentrować się jedynie w okolicy pasów drogowych. Ponadto, na skutek realizacji trasy w wariantie II, nastąpi kolizja z pomnikiem przyrody. Inwestycja przebiegać będzie na terenie o wysokich walorach krajobrazowych, przez korytarz ekologiczny rzeki Odry, siedlisko łączenia baldaszkowego, żab zielonych, trwałe użytki zielone, przytorze na Wyspie Bolko (siedlisko zwinki), Park Nadodrzański, będący siedliskiem nietoperzy i gawronów.

Po prezentacjach swoje wnioski i uwagi zgłaszali uczestnicy rozprawy- mieszkańcy miasta Opola. Kwestie poruszone przez mieszkańców podczas rozprawy dotyczyły:

1. Przyczyn zmiany, w trakcie prowadzonego postępowania, wariantu realizacyjnego na W II (bez podania w aneksie konkretnych przyczyn zmiany stanowiska),
2. Odległości ul. Powstańców Śl. do nasypu kolejowego,
3. Zniszczenia Parku Nadodrzańskiego,
4. Propozycji innego rozwiązania, tj. budowy mostu na południe od Wyspy i Parku Nadodrzańskiego,
5. Skrzyżowania trasy średnicowej z ul. Powstańców Śląskich oraz poszerzenia wiaduktu,

6. Zbyt późnego przeprowadzenia konsultacji - dlaczego nie było konsultacji nt. innych rozwiązań;
7. Uciążliwości podczas realizacji przedsięwzięcia, w szczególności dla mieszkańców ul. Kropidły 8a,
8. Występujących obecnie wielkości poziomów hałasu na terenach normowanych,
9. Wielkości poziomów hałasu z projektowanej drogi na poziomie 4m;
10. Braku odniesienia się do wyników pomiarów hałasu z kolei, przeprowadzonych w ostatnim czasie przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu,
11. Strategicznego celu trasy – usprawnienia ruchu pomiędzy wschodnią i zachodnią cz. miasta, usprawnienia ruchu w centrum miasta i na ulicach Reymonta, Żeromskiego Niemodlińskiej, Spychalskiego,
12. Zgody na usunięcie pomnika przyrody,
13. Obecnej szerokości wiaduktu PKP, która pozwala na przejazd tylko 1 pojazdu, w ramach przedsięwzięcia projektuje się skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, co będzie generować korki i wzmożony hałas,
14. Procedury pozyskania terenów od PKP,
15. Priorytetów dla miasta Opolą - czy priorytetem jest obwodnica południowa czy trasa średnicowa, która droga będzie budowana jako pierwsza,
16. Ewentualnie wykonywanych prognoz ruchu, w tym informacji o poziomie wzrostu ruchu na ul. Powstańców Śl.,
17. Dociążenia ruchu na wszystkich ulicach m. Opolą, za wyjątkiem ul. Piastowskiej
18. Obecnej sytuacji dotyczącej klimatu akustycznego tj. przekroczeń wynikających z eksploatacji linii kolejowej o 7 dB i dołożenia ruchu po projektowanej trasie, przy wykazanym w raporcie braku przekroczeń,
19. Kwestii lokalizacji uciążliwych miejsc w Groszowicach – noclegownia, wysypisko
20. Kwestii przestrzegania ograniczenia prędkości po projektowanej trasie do 40 km/h
21. Kosztów budowy obwodnicy południowej (600 mln zł) i trasy średnicowej (ok. 100 mln zł), przeszacowania kosztów budowy obwodnicy południowej i niedoszacowania kosztów budowy trasy średnicowej, kwestii wyboru przy obwodnicy południowej najdroższych wariantów,
22. Kwestii realizacji trasy południowej, co spowoduje poprowadzenie transportu ulicą Struga na Groszowice,
23. Sposobu dojazdu ciężkiego sprzętu na plac budowy trasy średnicowej - przez Park Nadodrzański, degradacji tego parku,
24. Przebudowy linii kolejowej nr 132 z budową trasy – czy realizacja tych przedsięwzięć została skoordynowana w czasie,
25. Wpływu na środowisko pylenia w związku ze skrzyżowaniem z ul. Powstańców Śląskich,
26. Zastosowanych rozwiązań, w tym dotyczących ulicy 11 listopada, która jest wąską ulicą, czy trasa oprze się o budynek ul. 11 listopada 2,
27. Egzekucji przestrzegania ograniczenia prędkości do 40 km/h,
28. Rozważenia zastosowania ekranów łukowych, jako ekranów o większej skuteczności
29. Kwestii dużego obciążenia terenu Wyspy, w związku z funkcjonującą w jej obrębie bardzo dużą ilością firm, instytucjom, ogrodu zoologicznego - generują duże obciążenia,
30. Poprowadzenia trasy tunelem od rzeki Odry do kanału Młynówka z linią kolejową i projektowaną trasą,
31. Potrzeby wypowiedzenia się konserwatora zabytków,
32. Możliwości i potrzeby wizualizacji projektu,
33. Odciążenia centrum miasta, tymczasem poprzez budowę trasy średnicowej ruch będzie wprowadzany do centrum,
34. Poparcia trasy średnicowej i określenia jej jako niezbędnej (nazwał się miłośnikiem miasta i zdrowego rozsądku) z dobrym połączeniem z ul. Prószkowską,
35. Spadku wartości 1 mieszkania wobec potrzeb całego miasta Opolą,

36. Informacji nt. złożenia na ręce Prezydenta R. Zembaczyńskiego podpisów 700 osób przeciwko budowie drogi,
37. Stwierdzenia, iż realizacja trasy średnicowej przez Park Nadodrzański to amputowanie zdrowego płuca,
38. Kwestii pozbawiania m. Opola drzew,
39. Dążenia do rozwiązań opartych na zrównoważonym transporcie w mieście, budowanie obwodnic poza miastem,
40. Bezsensowności wariantów I i III, gdyż PKP nie wyraziła zgody na taki przebieg drogi.

Ponadto podczas rozprawy mieszkańcy wnieśli o:

1. wydanie przez RDOŚ w Opolu negatywnej decyzji dla wszystkich trzech wariantów trasy średnicowej,
2. zamknięcie ruchu w centrum od godz. 6 do 20.00, realizacji miejsc przesiadkowych,
3. „nie zamykanie drzwi społeczeństwu”, aby etap konsultacji społecznych trwał do wydania decyzji,
4. pokazanie całościowej wizji miasta Opola, opartej na zrównoważonym transporcie w mieście,
5. budowie mostu przez rz. Odrę na południe od Wyspy Bolko.

W odpowiedzi na poruszane kwestie i zgłoszone wnioski Z-ca Prezydenta Miasta Opola, Z-ca Dyrektora MZD oraz przedstawiciele RDOŚ w Opolu wyjaśnili, co następuje:

1. Wariant II wskazano jako najkorzystniejszy, gdyż nie zakłada wyburzeń budynków mieszkalnych, daje alternatywę przekroczenia Odry w pobliżu centrum miasta w razie zdarzeń losowych i wypadków komunikacyjnych,
2. Skrzyżowanie ul. Powstańców Śl. i trasy średnicowej projektuje się jako skrzyżowanie na światłach zintegrowanych ze skrzyżowaniem powstańców Śl. z Jana Dobrego, co oznacza bezkolizyjny wjazd, tak aby nikt nie stał pod wiaduktem,
3. PKP w ramach rozbudowy linii kolejowej E30 będzie zobowiązana do przebudowy wiaduktu z poszerzeniem do ok. 16m,
4. Trasa pozwoli uniknąć korków na ul. Piastowskiej i przejąć w 1/3 ruch z ul. Piastowskiej,
5. W przypadku obwodnicy południowej kwota jest bardzo wysoka z uwagi na bardzo długie obiekty inżynierskie – mosty i estakady, trasa przechodzi przez tereny zalewowe, posiada długość 6 km, wymagane są drogi: dojazdowe, transportu rolnego, obsługujące przyległe tereny, wymagane są przekładki sieci kolizyjnej. Natomiast w przypadku trasy średnicowej odcinek jest zdecydowanie krótszy, obiekty mostowe będą dużo węższe, nie ma potrzeby budowy dodatkowej infrastruktury (dróg dojazdowych, przełożenia długich odcinków sieci kolizyjnych),
6. Wariant III zlokalizowano między budynkami stacijnymi, rozmowy na ten temat były prowadzone od wielu lat. Obecnie PKP nie widzi możliwości realizacji w tej lokalizacji, ominięcie kolizyjnych torów głównych spowoduje konieczność częściowego wyburzenia budynku poczty,
7. Most na Młynówce byłby budowany od ul. Struga, od drugiej strony most na Odrze były nasuwany w jednej płaszczyźnie od strony Zaodrza,
8. W raporcie uwzględniono oddziaływania skumulowane poprzez przeprowadzenie obliczeń propagacji hałasu łącznie od projektowanej trasy oraz istniejącej linii kolejowej,
9. Znaki drogowe i ograniczenia w prędkości poruszania się samochodów będą egzekwowane poprzez służby - policję, oraz system ITS – inteligentne systemy transportowe,
10. Projektuje się ekrany zakrzywione, w miarę blisko od źródła, gdyż cyt. „złapią” hałas,
11. Realizacja wariantu II nie wymaga zajęcia terenów PKP Nieruchomości, nastąpi tylko zbliżenie do linii kolejowej, teren PKP niezbędny na realizację inwestycji obecnie zajęty jest przez skarpe nasypu kolejowego,

12. Jeżeli zajdzie potrzeba wejścia na nieruchomości nienależące na miasta, to nastąpi ich wykup,
13. Mur oporowy może być wykonany z prefabrykatów systemu Freyssisole, bez wbijania pali,
14. Wizualizacja projektu będzie na etapie projektu budowlanego,
15. Prezydent Zembaczyński wskazał trzy trasy po trzy warianty dla każdej, trasa bolkowska nie może być realizowana (odmowa wydania decyzji środowiskowej), trasa średnicowa pełni rolę ruchu osobowego dla odciążenia ul. Piastowskiej,
16. Wyjaśniono teorię przepływu i przepustowości - ruch układa się tak, że natężenie i swoboda ruchu wyrównuje się na równoległych ulicach i trasach,
17. Ruch tranzytowy jest w Opolu minimalny, 90% pojazdów to pojazdy mieszkańców Opola i powiatu opolskiego; badania wykazują, że ruch prowadzi do centrum miasta, które jest jego źródłem i celem,
18. Nie projektuje się ekranów z zieleni,
19. MZD widzi możliwość realizacji trasy wspólnie z modernizacją kolei, jednak realizacja tych zamierzeń inwestycyjnych musiałaby być synchronizowana w jednym czasie,
20. Istnieje możliwość poprowadzenia trasy tunelem (podobnie jak rozwiązanie warszawskie – trasa toruńska), pełne ekranowanie, lecz utrzymanie rozwiązania tunelowego wymaga dużych nakładów finansowych, jest znacznie droższe i bardziej uciążliwe,
21. Realizacja tunelu głęboko drążonego (pod ziemią, pod rzeką) – jest nie do zrealizowania ze względu na wysoki stan wód gruntowych i długość najazdów,
22. Kosztorys trasy był oszacowany metodą wskaźnikową, tzn. mnożono koszt 1 m lub 1 m<sup>2</sup> danego elementu przez ilości z przedmiaru robót,
23. Spadek wartości nieruchomości, jeżeli zostanie udowodniony, zgodnie z szacunkami miasta – miasto wypłaci odszkodowanie. Jest to kwestia jedynie 4 budynków,
24. Minimalizacja skutków budowy drogi to: optymalizacja nachyleń, aby nie było „piłowania”, zastosowanie ekranów, płynność ruchu, trasa klasy L, o prędkości dopuszczalnej 50 km/h, możliwość monitorowania w ITS,
25. W kwestii wpływu inwestycji na zabytki wyjaśniono jednoznacznie, iż nie nastąpi ingerencja w budynki zabytkowe,
26. Zrezygnowano z koncepcji tranzytowej drogi przez Wyspę, bez skrzyżowania, gdyż w wyniku budowy przegroda, mur oporowy + ekran byłaby bardzo wysoka oraz byłby brak dojazdu służb ratowniczych na teren Wyspy,
27. Budowę całości przewiduje się na okres ok. 2- 2,5 lata, na samej Wyspie Pasieka jeden sezon budowlany, od maja do października, mosty budowane będą na zewnątrz wyspy, nasuwane,
28. Trasa średnicowa wejdzie w Park Nadodrzański na szerokość 15-16 m, nastąpi rekompensata wycinki drzew w postaci nasadzeń,
29. W kwestii pomnika przyrody – zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015r., poz. 1651, z późn. zm.), w stosunku do pomnika przyrody ustanowione są zakazy niszczenia uszkodzenia. Zakazy te nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z Radą Miasta Opola, można będzie ww. pomnik usunąć,
30. Priorytety miasta Opola zapisane są studium zagospodarowania przestrzennego i studium komunikacyjnym Opola, a pomysł budowy trasy średnicowej to pomysł władz z co najmniej 2011r.,
31. Decyzja środowiskowa nie uprawnia do rozpoczęcia budowy trasy, określa ona środowiskowe uwarunkowania jej realizacji.

Z przeprowadzonej rozprawy administracyjnej sporządzono protokół.

W piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.28 z dnia 28.08.2015r. organ poinformował wnioskodawcę, że sprawa nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3



Kodeksu postępowania administracyjnego, ze względu na brak możliwości przeprowadzenia w ww. terminie, wynikającego z ustawy ooś, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na rozpatrzenie przedmiotowego wniosku wskazano termin do 27.10.2015r.

Równocześnie, w związku z licznie złożonymi uwagami społeczeństwa i stron postępowania, w ramach przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa, oraz brakiem informacji dotyczących poruszanych podczas rozprawy kwestii a także niekompletnym uzupełnieniem przekazanym przy piśmie nr AECOM/T/LW/351/135/2015 z dnia 22.06.2015r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu wezwał pełnomocnika MZD, przy pismach: nr WOOS.4200.3.2013.MW.29 z dnia 07.09.2015 r oraz nr WOOS.4200.3.2013.MW.31 z dnia 18.09.2015r. do złożenia uzupełnień do raportu ooś i wyjaśnień, w terminie do 12.10.2015r.

W dniach 11.09.2015r. oraz 14.09.2015r. do tut. organu wpłynęły pisma: Komitetu Samopomocy Sąsiedzkiej Wyspy Pasieka w Opolu oraz KOP Komitetu Obrony Pasieki, przekazujące opinię nr ZN.510.104.2015.MK z dnia 28.08.2015r. Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Opolu (wydana na wniosek mieszkańca ul. 11 Listopada).

Do kwestii konsultacji społecznych przeprowadzonych przez Urząd Miasta Opola w dniu 25.10.2015r. oraz opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Opolu z dnia 28.08.2015r. odniesiono się w dalszej części decyzji (tabela).

Ponadto przy piśmie z dnia 01.10.2015r. Wojewoda Opolski przekazał do tutejszego organu pismo Komitetu Obrony Pasieki z dnia 14.09.2015r., w sprawie:

- cyt. „wniesionego w przewidzianych ustawowych terminach odwołania dotyczącego raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia”,
- sprzeczności przedsięwzięcia z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla wyspy Pasieka (Śródmieście I – Wyspa Pasieka) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, oraz kwestionujące plan budowy trasy średnicowej w każdym wariantcie
- braku wstępnych uzgodnień z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Wojewódzkim Konserwatorem Zieleni, Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym,
- braku informacji nt. skoordynowanych planów przedmiotowej inwestycji z planami spółki PKP.

Uwagi te zgłaszane były również wcześniej do tut. organu i do powyższych kwestii odniesiono się w dalszej części decyzji (tabela).

Przy piśmie nr MZD-TP2-02-8/02-1-117/12 z dnia 13.10.2015r. MZD w Opolu wystąpił o przedłużenie terminu uzupełnienia wniosku do dnia 30.10.2015r.

Biorąc pod uwagę skomplikowany charakter sprawy oraz duże natężenie konfliktów społecznych, wynikających z planowanej realizacji trasy średnicowej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w dniu 10.07.2015r., na podstawie art. 133 ust. 3 ww. ustawy ooś, zawnioskował do Przewodniczącego Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w Opolu o zwołanie plenarnego posiedzenia Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w Opolu, zwanej dalej RKOOS w Opolu, celem uzyskania opinii w przedmiotowej sprawie. Uznano bowiem, iż opinia wyrażona przez RKOOS w Opolu, jako organ opiniodawczo-doradczy Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, złożony z niezależnych ekspertów, stanowić będzie bardzo ważny element w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania ww. przedsięwzięć na środowisko.

Wobec zgody Przewodniczącego RKOOS w Opolu na zwołanie plenarnego posiedzenia Komisji, zlecono wykonanie ekspertyzy pt. „Koreferat dla przedsięwzięcia pn. cyt.: „Budowa trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”, której zakres merytoryczny miał obejmować analizę oraz weryfikację dokonanej w

raporcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie: emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji i realizacji, oddziaływania drgań na budynki znajdujące się w sąsiedztwie drogi oraz skumulowanego oddziaływania inwestycji z przebiegającą w sąsiedztwie linią kolejową.

Podczas posiedzenia plenarnego RKOOS w dniu 12.10.2015r. zaprezentowano przebieg i cel trasy średnicowej oraz opracowany na potrzeby komisji koreferat. Podczas dyskusji zaproponowano modyfikację przyjętych rozwiązań tj. :

1. trasę średnicową w okolicy ul. Powstańców Śląskich i 11 Listopada poprowadzić bez skrzyżowania z tą ulicą, co oznacza podniesienie niwelety drogi do poziomu torów kolejowych,
2. na wyspie Pasieka zaprojektować przezroczysty ekran tunelowy w kształcie półtunelu, umożliwiając dobudowę drugiej części tunelu przez PKP.

Posiedzenie plenarne zakończyło się jawnym głosowaniem, w wyniku którego Regionalna Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko jednomyślnie zaopiniowała pozytywnie realizację tego przedsięwzięcia w wariantie II, uwzględniającym ww. propozycje.

W związku z ustaleniami, jakie zapadły na posiedzeniu plenarnym RKOOS, organ po raz kolejny przy piśmie: nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.32 z dnia 19.10.2015 r. wezwał do skorygowania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie propozycji RKOOS dotyczących ekranów akustycznych i rozwiązań komunikacyjnych w rejonie ulicy 11-go Listopada oraz odniesienia się do treści koreferatu, w terminie do 06.11.2015r.

W dniu 21.10.2015r. do RDOŚ w Opolu wpłynęło zgłoszenie bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku w gatunkach chronionych i w chronionych siedliskach przyrodniczych w związku z planowaną budową trasy średnicowej, a także planowanym zwiększeniem walorów rekreacyjnych pól i nieużytków znajdujących się na północ od wyspy Bolko. Jak wynika ze zgłoszenia, realizacja planowanej inwestycji może spowodować ryzyko kolizji ptaków z ekranami akustycznymi, a także wpłynąć negatywnie na gatunki ptaków gnieźdzące się w Parku Nadodrzańskim i w rejonie tzw. Parku Wińskiego, jak również na gatunki żerujące i odpoczywające podczas przelotów na ww. terenie. Jako dowód wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku przedłożono wykaz chronionych gatunków ptaków, stwierdzonych w rejonie planowanej drogi oraz informacje o terminach i autorach poszczególnych obserwacji. Do pisma dołączono mapę z zaznaczonym obszarem, którego dotyczy zgłoszenie. RDOŚ w Opolu wszczął postępowanie w tej sprawie (jako odrębne od postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej), lecz po wnikliwym przeanalizowaniu zebranej dokumentacji, ze względu na brak możliwości zastosowania w przedmiotowej sprawie przepisów ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie, decyzją nr WPN.510.6.2015.MG z dnia 21.03.2016r. umorzył z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 15 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2014 r., poz. 1789, z późn. zm.), nakładającej na podmiot korzystający ze środowiska obowiązek przeprowadzenia działań zapobiegawczych.

Równocześnie, w związku z ww. zgłoszeniem, organ przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.34 z dnia 27.10.2015r. wezwał pełnomocnika inwestora do przeanalizowania oddziaływania planowanej inwestycji, w szczególności ekranów akustycznych, na gatunki chronione i chronione siedliska przyrodnicze, w terminie do 20.11.2015r. W ww. wezwaniu, wskazano również, iż wobec obszernego zakresu uzupełnień (wymienionych w ww. piśmie oraz w wezwaniach nr: WOOŚ.4200.3.2013.MW.32 z 19.10.2015r., WOOŚ.4200.3.2013.MW.31 z dnia 18.09.2015r., WOOŚ.4200.3.2013.MW.29 z dnia 07.09.2015r.) oraz propozycją RKOOS dotyczącą **modyfikacji wariantu II**, tuż. organ stoi na stanowisku, iż należy przedłożyć ujednoczony raport o oddziaływaniu na środowisko (w tym ujednoczone streszczenie w języku niespecjalistycznym), uwzględniający treść wcześniejszych uzupełnień i przedstawiający koncepcję trasy w ostatecznym kształcie.

W dniu 05.11.2015r. do tut. organu wpłynęło pismo Stowarzyszenia Technologii Ekologicznych SILESIA, skierowane do Prezydenta Miasta Opola, o udostępnienie informacji o środowisku nt. wyników głosowań cząstkowych dla każdej komisji obwodowej w ankiecie konsultacyjnej, przeprowadzonych w dniu wyborów parlamentarnych do Sejmu RP w dniu 25.10.2015r. oraz wnoszące o dołączenie przez RDOŚ w Opolu, przedmiotowego pisma jako dowodu w postępowaniu. Odnosząc się do powyższego, tut. organ stoi na stanowisku, iż fakt wystąpienia o udostępnienie wyników głosowań cząstkowych w ankiecie konsultacyjnej, pozostaje bez wpływu na przedmiot rozstrzygnięcia w przedmiotowym występowaniu.

Powiadomienie stron postępowania, o wszystkich jego elementach, nastąpiło poprzez zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.35 z dnia 13.11.2015r.

Przy pismach nr: AECOM/T/LW/351/290/2015 z dnia 20.11.2015r. oraz AECOM/T/LW/351/316/2015 z dnia 30.11.2015r. pełnomocnik MZD w Opolu wystąpił o przedłużenie terminu na złożenie uzupełnień do dnia 18.12.2015r.

W dniu 15.12.2015r. MZD w Opolu przekazał pismo mieszkanki z ul. Spychalskiego z dnia 09.11.2015r., w sprawie walorów, jakie daje wyspa Pasieka oraz nie dopuszczenia do budowy trasy średnicowej.

W dniu 18.12.2015r. pełnomocnik inwestora przedłożył uzupełniony raport o oddziaływaniu na środowisko, jednakże z uwagi na stwierdzone przez MZD w Opolu błędy edycyjne, w dniu 28.12.2015. ww. raport wycofano.

W dniach: 22.01.2016r. i 27.01.2016r., Komitet Obrony Pasieki, złożył pisma (o tej samej treści), w których:

- poinformował o wymianie korespondencji między Komitetem Obrony Pasieki a PKP PLK S.A. w sprawie planów inwestycyjnych PKP tj. budowy dodatkowego mostu kolejowego nad Odrą (dołączając pisma PKP PLK S.A. z dnia: 05.10.2015r., 18.12.2015r. i 20.01.2016r.), które mają istotny wpływ na charakterystykę przebiegu trasy. Przekazano jednocześnie hipotetyczny model przebiegu trasy wraz z nowym mostem kolejowym,
- wskazał, iż wymieniona w raporcie róża wiatrów z przeważającymi kierunkami północ-zachód spowoduje, iż zanieczyszczenia zostaną wywiewane z tunelu i „zamiecione” na południową część Pasieki,
- wskazał na brak uzgodnień z RZGW i Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, które mogą mieć przełożenie na istotne korekty do raportu,
- wniósł o dostęp do najnowszej dokumentacji.

Kwestie te zgłoszone zostały również w innych pismach KOP, do których odniesiono się w tabeli.

Przy piśmie z dnia 25.01.2016r. Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych SILESIA zawnioskowało o przeprowadzonej ponownej rozprawy administracyjnej dla społeczeństwa.

W dniu 27.01.2016r. do tut. organu wpłynęło pismo mieszkańca ul. 11 Listopada w sprawie:

- nadmiernego hałasu powodowanego przez linię kolejową nr 132,
- planów dobudowy mostu kolejowego od strony południowej wbrew protestom mieszkańców dzielnicy.

W związku z ww. pismami Komitetu Obrony Pasieki z 22.01.2016r., Stowarzyszenia SILESIA z 25.01.2016r. oraz mieszkańca z ul. 11 Listopada z 25.01.2016r., tut. organ przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.37 z 29.01.2016r. wystąpił do MZD w Opolu o ustosunkowanie się

do zgłoszonych uwag i pytań. Odpowiedzi (pisma: nr MZD-TP2-02-8/02-1-180/12 oraz nr MZD-TP2-02-8/02-1-181/12) wpłynęły w dniu 24.02.2016r.

W dniu 04.02.2016r. do tut. organu wpłynął wniosek KOP dotyczący:

- przeprowadzenia ponownej rozprawy administracyjnej dla społeczeństwa, która jest niezbędna wobec faktów, które zaistniały po 08.07.2015r. (data przeprowadzenia rozprawy administracyjnej), które spowodowały zmiany projektu. W ślad za zmianami powinien zostać zmieniony raport w oparciu o zmodyfikowany projekt
- braku możliwości zastosowania spec-ustawy dla przedmiotowego przedsięwzięcia, z uwagi na wątpliwość odnośnie stwierdzenia, iż cyt. „*trasa średnicowa posiada ważny interes społeczny (stanowi inwestycję celu publicznego) zagęszczenie sieci dróg samochodowych nie stanowi interesu społecznego*”;
- braku opinii PKP PLK oraz informacji w raporcie o koordynacji projektu trasy średnicowej ze Spółką PKP PLK (budowa mostu kolejowego na Odrze),
- braku opinii RZGW w związku z ingerencją projektowanej trasy w tereny pozostające pod zarządem tej instytucji (w związku z przewidzianymi docelowo trzema mostami na Odrze, podwyższenie poziomu wody i przyspieszenia nurtu w Odrze, grozi zaklinowaniem różnych elementów niesionych nurtem między poziomymi i pionowymi systemami nośnymi mostów i spiętrzeniem wody),
- braku oficjalnej opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków cyt. „*nawet spec-ustawa wymaga opinii WKZ*”;
- braku opinii – oficjalnego stanowiska Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z tytułu wielokrotnionego hałasu – zintegrowane źródła hałasu – linia kolejowa i pas drogowy
- braku opinii – oficjalnego stanowiska Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody (pomimo, iż KOP wystąpił o takie stanowisko), w związku z wycinką 25% Parku Nadodrzańskiego przy moście kolejowym, w tym pomnika przyrody, całego drzewostanu na nasypach linii kolejowych, drzewostanu nad kanałem Młynówka, drzewostanu wzdłuż ul. Struga, który jest wpisany do rejestru zabytków – zarzut, iż nikt nie panuje całościowo nad wycinką zieleni, co stawia pod znakiem zapytania zasadność istnienia stanowiska Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody
- sprzeczności projektowanej inwestycji z ustawami: krajobrazową, antyśmogową, rewitalizacyjną (które ukazały się w 2015r.) zagrożenie, iż kolebka miasta Opola ulegnie totalnej degradacji, a zamiast istniejącej zieleni powstanie napowietrzny, półotwarty tunel na poziomie torowiska i projektowanej drogi, co spowoduje nieodwracalną deformację krajobrazu oraz ograniczy przewietrzanie zabudowy mieszkaniowej po południowej stronie Pasieki,
- braku finalnej wersji projektu trasy,
- znacznych rozbieżności w przedstawionych na stronie www. Urzędu Miasta Opola oraz w ulotkach, informacjach dotyczących szerokości i klasy drogi, liczby pasów, skomunikowania z ul. Powstańców Śląskich, nierealnych parametrów chodników, ciągów pieszo-rowerowych, niewymiarowych wizualizacji, nieoddających prawdziwego obrazu trasy,
- niezapoznania społeczności z ostatecznymi projektami, raportami i parametrami drogi, jej przebiegiem, szerokością, sposobem skomunikowania z resztą układu drogowego, parametrami zanieczyszczeń, drgań, hałasu, spodziewanym natężeniem ruchu i przepustowością, stopniem dostępności i bezpieczeństwa trasy dla pieszych, rowerzystów, komunikacji zbiorowej i pojazdów ratunkowych po istotnych zmianach projektu trasy,
- podważenia wyników konsultacji społecznych przeprowadzonych przez UM Opola w dniu 25.10.2015r. z powodu wadliwości ich przeprowadzenia.

**Do ww. zagadnień odniesiono się w dalszej części uzasadnienia (tabela).**

MZD w Opolu przy piśmie nr MZD-TP-02-8/02-1-182/12 z dnia 25.02.2016r. poinformował o zmianach organizacyjnych w spółce AECOM, skutkujących zmianą pełnomocnika, dołączając pełnomocnictwo dla Pani Anny Leśniewskiej-Nowak, obowiązujące od dnia 08.01.2016r.

Przy piśmie nr MZD-TP-02-8/02-1-175/12 z dnia 09.02.2016r. MZD w Opolu przedłożył 4 egzemplarze ujednoliconego raportu ooś.

Mając na względzie fakt, iż dokonano modyfikacji wariantu II (wariant II zmodyfikowany - tzw. wariant IIA), co wiązało się z uzupełnieniem materiału dowodowego w sprawie, zgodnie z zapisami art. 33 ust. 1 ustawy ooś, organ ponownie podał do publicznej wiadomości, w formie zawiadomienia, informacje o:

- wszczęciu postępowania;
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii;
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie, miejscu i terminie składania uwag i wniosków;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków

oraz dodatkowo o:

- wystąpieniu do PPIS w Opolu o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło zgodnie z zapisami art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś:

- ✓ poprzez obwieszczenie, w sposób zwyczajowo przyjęty, w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia, tj. wzdłuż ulic: Piastowska, Niedziałkowskiego, ks. J. Dobrego, Kropidły, 11 Listopada, Powstańców Śląskich, Odrowążów, Pasieczna, Struga, Krapkowicka, Wyczółkowskiego, Prószkowska,
- ✓ na tablicach ogłoszeń w: RDOŚ w Opolu, Urzędzie Miasta w Opolu,
- ✓ na stronie BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu.

Zawiadomieniem (nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.43 z dnia 26.02.2016 r.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu zawiadomił wszystkich zainteresowanych o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w terminie 21 od dnia ukazania się zawiadomienia. W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tut. urzędu, wpłynęło szereg uwag i wniosków, do których odniesiono się w dalszej części uzasadnienia.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2), w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2) ustawy ooś, przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.40 z dnia 26.02.2016r., tut. organ wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu o opinię przed wydaniem decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Powiadomienie stron postępowania nastąpiło poprzez zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.41 z dnia 26.02.2016r.

W dniu 30.03.2016r. do tut. organu wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu nr NZ.4315.1.4.2016.EK z dnia 24.03.2016r., w którym zaopiniowano realizację przedsięwzięcia bez uwag.

W pismach nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.45 z dnia 05.04.2016r. oraz nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.46 z dnia 02.06.2016r. organ informował wnioskodawcę, że sprawa nie może być załatwiona w terminach określonych w art. 35 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego, ze względu na brak możliwości przeprowadzenia w ww. terminie, wynikającego z ustawy ooś, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach. Nowe terminy na rozpatrzenie przedmiotowego wniosku ustalano odpowiednio do 03.06.2016r. i do 01.07.2016r.

W dniu 10.05.2016r. (po zakończeniu postępowania z udziałem społeczeństwa) do tut. organu wpłynęło pismo mieszkańca Opola dotyczące:

- bardzo cennego przyrodniczo terenu znajdującego się pomiędzy wyspą Bolko a linią kolejową – na podstawie obserwacji awifauny terenu,
- występowania kolonii gawronów oraz dzięcioła zielonego w Parku Nadodrzańskim,
- propozycji innych rozwiązań usprawniających komunikację w mieście (zmiana organizacji ruchu na niektórych ulicach, intensyfikacja wykorzystania transportu zbiorowego, rozbudowa infrastruktury pieszo-rowerowej).

Uwagi te zgłaszane były już wcześniej i odniesiono się do nich w dalszej części uzasadnienia (tabela).

W piśmie z dnia 31.05.2016r. Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych SILESIA wniosło zapytanie na temat zebrania pełnego materiału dowodowego, wystarczającego do wydania decyzji oraz ponownego upublicznienia raportu). Odpowiedzi na powyższe zapytania udzielono przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.49 z dnia 08.06.2016r.

Przy piśmie nr MZD-TP2-02-8/02-198/12 z dnia 03.06.2016r. MZD przedstawił wyjaśnienia do raportu ooś związane z pytaniami i uwagami zgłoszonymi w trakcie przedmiotowego postępowania.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.47 z dnia 08.06.2016r. organ poinformował strony postępowania o możliwości wypowiedzenia się, zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego. W okresie 7 dni wyznaczonym na składanie uwag i wniosków wpłynęły nw. pisma:

- Stowarzyszenia Technologii Ekologicznych SILESIA z dnia 14.06.2016r.
- Wspólnoty Mieszkaniowej ul. Kropidły 8-8a z dnia 15.06.2016r.
- Wspólnoty Mieszkaniowej ul. Kropidły 8 w Opolu z dnia 15.06.2016r.
- Komitetu Obrony Pasieki KOP z dnia 16.06.2016r.

Przy piśmie nr MZD-TP2-02-8/02-201/12 z dnia 15.06.2016r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 17.06.2016r.) MZD przedstawił kolejne wyjaśnienia dotyczące parametrów przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, w zawiadomieniu nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.49 z dnia 17.06.2016r. organ ponownie poinformował strony postępowania o możliwości wypowiedzenia się, zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego. W okresie 7 dni wyznaczonym na składanie uwag i wniosków wpłynęły nw. pisma:

- Stowarzyszenia Technologii Ekologicznych SILESIA z dnia 20.06.2016r.,
- Wspólnoty Mieszkaniowej ul. Kropidły 8-8a z dnia 24.06.2016r.
- Komitetu Obrony Pasieki KOP z dnia 20.06.2016r. oraz z dnia 23.06.2016r.

Uwagi dotyczyły poniżej wymienionych kwestii:

- stwierdzenia, iż MZD nie zasługuje na zaufanie społeczne, stąd dążenie do wcześniejszych wyborów samorządowych w celu radykalnych zmian w priorytetach rozwoju, wyrażających się dobitnie w polityce przestrzennej i komunikacyjnej miasta,
- sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego od nowa,
- nielegalnych imprez samochodowych odbywających się na ulicach Opola,
- braku ustosunkowania się do podnoszonej wcześniej kwestii – zasadności trasy,
- opinia PPIS w Opolu jako cyt. „bezkrytyczna kopia treści zawartych w raporcie”, organ ten nie podjął prób zweryfikowania czy budowa i eksploatacja trasy średnicowej jest zasadna,

- zarzutu, iż trasa przez Pasiekę będzie skrótem dla ruchu ciężarowego do projektowanego węzła w Kolonii Gosławickiej i rozbudowy ul. Niemodlińskiej do 4 pasów ruchu,
- odniesienie się do pojęcia „trasy średnicowej”, opisanej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola z 2010r.
- rozbieżności w pismach MZD i PPIS co do podstawowych parametrów, tj. szerokości pasa drogowego i szerokości pasów ruchu,
- przebiegu drogi przez Park Nadodrzański,
- zadrzewień wzdłuż ul. Struga, cennych i rzadkich drzew wzdłuż bulwarów przy Młynówce i w Parku Nadodrzańskim sfinansowanych ze środków UE,
- najmniej uciążliwy jest wariant 0 w połączeniu z działaniami polegającymi na mobilności zrównoważonej,
- wszelkich uzgodnień MZD z PKP PLK w sprawie budowy trasy średnicowej wzdłuż linii kolejowej,
- losu nowo wyremontowanego budynku przy ul. Kropidły 8-8a, którego nie wymienia się w analizach hałasu,
- lokalizacji i funkcji projektowanego półtunelu,
- badań stanu technicznego budynków,
- niezgodności koncepcji budowy drogi z cyt. „obowiązującymi ustawami i rozporządzeniami:
  - Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.- Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.)
  - Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 czerwca 2002 r, z późn. zm.)
  - Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z późn. zm.
  - Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, z późn. zm.
  - Ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji i zmianie ustaw powiązanych Dz.U. 2015, poz. 1777
  - Ustawą z dnia 10 września 2015 r. o zmianie ustawy-Prawo ochrony środowiska Dz.U. 2015, poz. 1593 + akty prawne powiązane
  - Ustawą o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu z dnia 24 kwietnia 2015 r - Dz.U.2015 - Warszawa, dnia 10 czerwca 2015 r. poz. 774
  - Obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 5 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - Dz.U. 2015, poz. 199”
- podania na obecnym etapie rodzajów materiałów i kolorystyki ogrodzeń - ekranów, umożliwiających harmonijne wkomponowanie w otaczający je teren.

**Do wniesionych uwag organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia (tabela).**

Ponadto przy piśmie nr ZN.021.56.2016.MO w dniu 22.06.2016r. Opolski Wojewódzki Konserwator Zabytków zwrócił się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na temat zawartości raportu oos w temacie oddziaływania planowanej drogi na zabytki. Do powyższej kwestii tut. organ ustosunkuje się w odrębnym piśmie.

W trakcie prowadzonego postępowania, o dopuszczenie do udziału w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony wniosły:

1. organizacja ekologiczna - Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych SILESIA, 45-219 Opole, ul. Tulipanów 10 – wniosek z dnia 25.02.2013r.

Organ uznał ww. organizację ekologiczną za stronę w przedmiotowym postępowaniu, o czym

poinformował przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.5 z dnia 01.03.2013r.;

2. organizacja ekologiczna - Śląskie Towarzystwo Ornitologiczne, ul. Sienkiewicza 21, 50-335 Wrocław – wniosek z dnia 26.11.2015r.

Organ w postanowieniu nr WOOŚ.4200.3.2013.MW z dnia 14.12.2015r. odmówił ww. organizacji dopuszczenia do udziału w przedmiotowym postępowaniu z uwagi niespełnienie przesłanek określonych w art. 44 ustawy ooś;

3. stowarzyszenie zwykłe - Komitet Obrony Pasieki KOP – MIASTO DLA LUDZI, 45-087 Opole, ul. Pasieczna 12 – wniosek z dnia 04.02.2016r.

Organ dopuścił ww. stowarzyszenie do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu, o czym poinformował przy piśmie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.39 z dnia 25.02.2016r.

### Po analizie kompletu przedłożonych dokumentów organ stwierdził, co następuje.

Przedmiotem inwestycji jest budowa przeprawy drogowej przez rzekę Odrę, w mieście Opolu, w ciągu trasy średnicowej, zwanej dalej trasą.

W przedłożonym na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia raporcie o oddziaływaniu na środowisko, przeanalizowano trzy warianty przebiegu trasy:

- **Wariant I** - przez obszar dwóch dzielnic: Zaodrza oraz Wyspy Pasieki i obejmuje rozwiązanie układu komunikacyjnego między ulicami Prószkowską oraz Piastowską; całkowita długość projektowanej trasy według tego wariantu wyniesie ok. 1300 m.
- **Wariant II** - po terenie trzech dzielnic miasta: Zaodrza, Wyspy Pasieki oraz Śródmieścia – obejmuje rozwiązanie układu komunikacyjnego pomiędzy ulicą Prószkowską a ulicą Struga. Wariant przewiduje budowę drogi o długości ok. 1875 m.
- **Wariant III** - przez dzielnice: Zaodrze, Wyspę Pasiekę oraz Śródmieście – obejmuje rozwiązanie układu drogowego między ulicami Prószkowską i Armii Krajowej o długości odcinka wynoszącej 1930 m.

które szczegółowo scharakteryzowano poniżej.

#### Wariant I

Wariant ten został zaprojektowany równoległe do linii kolejowej nr 132. Swój początek bierze na nowym skrzyżowaniu w postaci ronda na ul. Prószkowskiej, do którego planuje się włączyć istniejącą ul. Wyczółkowskiego. Rozwiązanie takie pozwoli na zminimalizowanie liczby skrzyżowań na ul. Prószkowskiej (wariantowo przedstawiono różne lokalizacje murów oporowych oraz przejścia dla pieszych). Dalej projektowana trasa zostanie poprowadzona estakadą biegnącą nad ulicą Krapkowicką (zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Krapkowickiej w Opolu – Uchwała Nr XLVIII/511/09 Rady Miasta Opola z dnia 23 kwietnia 2009r. – na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem 3 KDZ, przeznaczonym na drogę publiczną – ulicę zbiorczą). Przyjęcie, w formie estakady, rozwiązania na ul. Krapkowickiej pozwoli, w przyszłości, na bezkolizyjne powiązanie układu komunikacyjnego. Sugerowana rozpiętość przęsła nad estakadą równa min 40 m pozwoli na zaprojektowanie w dowolnej konfiguracji rozwiązań pod estakadą (wraz z mediami). Na obecnym etapie nie przewiduje się bezpośredniego włączenia ul. Krapkowickiej do trasy średnicowej (opcjonalnie pokazano możliwość wykonania włączenia na prawe skrzyżowanie).

Następnie, mostami o rozpiętości przęsła bez podpory w nurcie, trasa przebiegać będzie nad Kanalem Ulgi oraz rzeką Odrą. Dalej projektowana trasa krzyżować się będzie z ul. Pasieczną, z łącznikiem od ul. Pasiecznej do ul. Odrowążów. Łącznik zapewni prawidłową obsługę posesji zlokalizowanych przy ul. Odrowążów. Z uwagi na konieczność budowy mostu i łącznika niezbędny będzie wykup całych posesji nr 23/3, 29, 24 (wraz z budynkiem). Dalej przebieg trasy średnicowej pokrywa się ze śladem ul. J. Dobrego, z tym, że nie ulegnie zmianie ślad krawężnika od strony posesji, natomiast nastąpi poszerzenie ul.



J. Dobrego w stronę terenów PKP. Konieczna będzie ingerencja w tereny PKP oraz w konstrukcję muru oporowego. Kolejne skrzyżowanie na trasie to skrzyżowanie czterowlotowe z ul. Powstańców Śląskich (rozważano możliwość budowy ronda, ostatecznie zaniechano jego projektowanie z uwagi na brak miejsca). Następnym skrzyżowaniem jest ulica Niedziałkowskiego. Wariant I kończy się na skrzyżowaniu z ul. Piastowską (skrzyżowanie teowe z wydzielonymi relacjami w lewo i prawo dla pojazdów skręcających z ul. Piastowskiej). Na całym odcinku projektowany jest ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 2,5 m po stronie prawej (zgodnie z kilometrażem). Na odcinku od mostu na rzece Odrze do ul. Piastowskiej należy docelowo rozważyć możliwość rezygnacji ze skrzyżowania w lewo (zakaz skrętu w lewo z kierunku Prószkowska do Piastowskiej).  
Długość trasy według wariantu I wynosi ok. 1 300 m.

#### Wariant II

Wariant ten został zaprojektowany równoległe do linii kolejowej nr 132. Początek wariantu IIA znajduje się od południowej strony wiaduktu kolejowego, na nowym skrzyżowaniu w postaci ronda na ul. Prószkowskiej. Zaprojektowano skrzyżowanie dróg w postaci ronda o trzech wlotach, którego lokalizacja powoduje mniejszą ingerencję w istniejący układ komunikacyjny w rejonie wyżej wspomnianego wiaduktu kolejowego nad ul. Prószkowską. Ze względu na większą różnicę odległości między projektowanym rondem, a istniejącym wiaduktem przebudowa istniejących murów oporowych będzie konieczna w mniejszym zakresie, niż w przypadku innych rozważanych wariantów. Następnie trasa zostanie poprowadzona nad ulicą Krapkowicką. Dalszy przebieg trasy planuje się nad Kanałem Ulgi. Estakada o długości ok. 355,0 m zapewni możliwość poprowadzenia pod obiektem drogi technologicznej zlokalizowanej wzdłuż prawostronnego wału Kanału Ulgi, jak również uwzględni obejście terenu zalewowego po lewej stronie Kanału Ulgi. Projektowana droga przebiega jedynie przez fragment Wyspy Bolko położony przy torach kolejowych pomiędzy rzeką Odrą i Kanałem Ulgi w odległości ok. 700 m od parku Wińskiego, na nasypie o wysokości ok. 4,50 m o skarpach o pochyleniu 1:1.5. Na dalszym etapie należy przewidzieć umocnienie skarp lub zastosowanie skarp o pochyleniu 1:2. Przekroczenie rzeki Odry zaprojektowano mostem drogowym o rozpiętości ok. 236,0 m, co pozwoli na przeprowadzenie pod obiektem również drogi zlokalizowanej wzdłuż prawostronnego wału rz. Odry oraz innych ciągów pieszych, rowerowych i technologicznych.

Następnie, za pomocą skrzyżowania czterowlotowego, projektowana trasa przecinać się będzie z ul. Powstańców Śląskich.

Na odcinku ul. 11 Listopada projektowana droga została odsunięta od istniejącego nasypu kolejowego tak, aby zapewnić obsługę komunikacyjną budynku na stacji PKP Opole Główne oraz tak, aby można było w sposób najbardziej korzystny przejść mostem drogowym jednoprzęsłowym o długości ok. 90,0 m nad Kanałem Młynówka. Dalej po przeprowadzeniu trasy nad Kanałem Młynówka będzie ona przebiegać w śladzie istniejącej ul. Andrzeja Struga, która w celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej związanej z budową trasy średnicowej będzie musiała być poddana rozbudowie. W koncepcji przyjęto zachowanie śladu lewej istniejącej krawędzi jezdni (strona zgodnie z projektowanym kilometrażem). Wzdłuż rozbudowywanej ulicy zaprojektowano zaadaptowanie istniejących miejsc postojowych dla samochodów osobowych. Aby zmniejszyć wpływ zakłócenia ruchu przez pojazdy wjeżdżające na jezdnię z miejsc parkingowych zaproponowano miejsca równoległe do jezdni.

Koniec wariantu II zaprojektowany został na skrzyżowaniu, w postaci ronda, z ulicą Władysława Reymonta, przed wjazdem na wiadukt nad torami kolejowymi, omijając ulice Korfańskiego i 1 Maja. Takie rozwiązanie pozwala na przeprowadzenie ruchu na kierunku Szczepanowice – Grudzice – Metalchem z ominięciem ulic, na których obecnie w godzinach szczytu komunikacyjnego występują utrudnienia tj. odcinków Piastowska – Spychalskiego i Reymonta – Ozimska.

Całkowita długość trasy według wariantu II wynosi ok. 1875 m.

Zaprojektowane rozwiązanie znacznie poprawia warunki ruchowe w centrum miasta Opola poprzez odciążenie skrzyżowania ulic 1 Maja – Korfantego – Armii Krajowej oraz ciągu ulic Korfantego – Piastowska.

Podróżujący droga wojewódzką DW 423 oraz ul. Armii Krajowej (pośrednio przez ul. Reymonta) będą mieli możliwość przekroczenia rzeki Odry nie wjeżdżając w strefę zagęszczonego obecnie ruchu w rejonie dworca głównego PKP. Przyjęcie na początku i na końcu opracowania skrzyżowań typu rondo stanowi dobre rozwiązanie oddzielające projektowany ciąg trasy od pozostałych elementów układu komunikacyjnego miasta Opola. Pomimo dobrego połączenia komunikacyjnego, jakie stanowi wariant II, w znacznym stopniu wpłynie on na istniejącą zabudowę oraz warunki życia mieszkańców ul. 11 Listopada i Struga, jak również wymusza wysokie koszty budowy ze względu na dodatkową w stosunku do wariantu 1 przeprawę przez Kanał Młynówka.

### Wariant III

Przebieg projektowanej trasy według wariantu III, od ul. Prószkowskiej do ul. Powstańców Śląskich, pokrywa się z przebiegiem trasy zaproponowanym w wariantcie I. Od ulicy Powstańców Śląskich projektowana droga na wysokości skrzyżowania z ul. Piastowską przechodzi nad Kanałem Ulgi. Następnie trasa przechodzi przez teren dworca kolejowego w śladzie torów wyłączonych z eksploatacji. Zakończenie wariantu III zaplanowano na włączeniu projektowanej trasy do ul. Armii Krajowej.

Na skrzyżowaniu ulic Korfantego-Piastowska-J. Dobrego oraz nowoprojektowanego odcinka trasy średnicowej rozważano zaprojektowanie ronda o śr. zewnętrznej 35,0m z bezpośrednią relacją skrzyżowania z ul. J. Dobrego w trasę średnicową w kierunku ul. Armii Krajowej (z uwagi na zły wygląd oraz dużą zajętość terenu jak i wyburzenia zrezygnowano z takiego rozwiązania). W wariantcie III przewidziano wykorzystanie istniejącego obiektu mostowego w ciągu ul. Korfantego. Skrzyżowanie ul. Korfantego z nowoprojektowaną trasą zaprojektowano jako skanalizowane z pełną relacją skrotną.

Na odcinku od ul. Korfantego do ul. Armii Krajowej projektowana trasa zlokalizowana jest na terenach kolejowych, w niewielkiej odległości od istniejącej zabudowy (nowo projektowana ulica zlokalizowana została w pasie terenu przeznaczonym zgodnie z MPZP na rozbudowę układu komunikacyjnego). Włączenie projektowanej ulicy w ul. Armii Krajowej zaprojektowano jako duże skrzyżowanie skanalizowane, dostosowane do rozmieszczenia podpór istniejącego wiaduktu nad ul. Armii Krajowej.

Całkowita długość trasy według wariantu III wynosi ok. 1 930 m.

Trasa w wariantcie III stanowi dogodny, śródmiejski połączenie komunikacyjne, odciążające rejon dworca głównego, ale duża ingerencja w tereny kolejowe, wyburzenia budynków kolejowych, konieczność znacznej przebudowy istniejących elementów infrastruktury w rejonie stosunkowo niedawno oddanego do użytku wiaduktu nad ul. Armii Krajowej przemawiają na niekorzyść powyżej opisanego wariantu.

W Raporcie o oś, przedłożonym przy piśmie z 29 listopada 2013r., Miejski Zarząd Dróg w Opolu, wnioskował o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu I przedsięwzięcia, którego przebieg zaproponowano przez obszar dwóch dzielnic: Zaodrza oraz Wyspy Pasieki i który obejmuje rozwiązanie układu komunikacyjnego między ulicami Prószkowską oraz Piastowską. Całkowita długość projektowanej trasy według tego wariantu wynosi ok. 1300 m.

W związku z tym, że inwestycja jest przedmiotem wielu konfliktów społecznych, co wynika z wcześniej przytoczonych faktów, w toku prowadzonego, przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu), postępowania, Inwestor dwukrotnie zmieniał wariant wskazany do realizacji.

Pierwsza zmiana nastąpiła w styczniu 2015r., w związku z licznymi uwagami i wnioskami, skierowanymi do tutejszego organu, po zawiadomieniu stron o postępowaniu w przedmiotowej sprawie. Efektem takiego stanu rzeczy była zmiana wariantu inwestorskiego, z wariantu I na wariant II, zgodnie z którym trasa planowana jest na terenie trzech dzielnic miasta: Zaodrza, Wyspy Pasieki oraz Śródmieścia obejmując

rozwiązanie układu komunikacyjnego pomiędzy ulicą Prószkowską, a ulicą Struga. Całkowita długość projektowanej według tego wariantu trasy wynosi ok. 1 880 m.

Jak wskazano we wcześniejszej części uzasadnienia, dla przedsięwzięcia planowanego w wariantcie II, przeprowadzono postępowanie z udziałem społeczeństwa, w tym rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa. Podczas rozprawy, w której udział wzięło około 150 osób, oraz w ciągu 21-dniowego okresu przeznaczanego na składanie uwag i wniosków, wariant II również został poddany bardzo poważnej krytyce mieszkańców miasta Opola i wyspy Pasieka, którzy wnieśli bardzo liczne uwagi i wnioski.

Realizując część wniesionych w trakcie postępowania wniosków oraz rekomendacje RKOOS, inwestor ostatecznie zawniósował o ustalenie warunków środowiskowych dla wariantu IIA, tj.: uwzględniającego :

1. rezygnację ze skrzyżowania trasy średnicowej z ul. Powstańców Śląskich i 11 Listopada, co oznacza podniesienie niwelety drogi do poziomu torów kolejowym,
2. budowę na wyspie Pasieka, przezroczystego ekranu tunelowego, w kształcie półtunelu.

Wariant IIA różni się od opisanego wyżej wariantu II tym, iż:

- zaprojektowano przejście bezkolizyjne nad ul. Powstańców Śląskich, co oznacza, że trasa przebiegać będzie górą nad tą ulicą, na wysokości istniejącego nasypu kolejowego,
- ze względu na przebieg trasy nad ul. Powstańców Śląskich, konieczna będzie likwidacja istniejącego śladu ul. 11 listopada na odcinku od ul. Powstańców Śląskich do projektowanego przyczółku. Na zakończeniu istniejącej ul. 11 Listopada projektuje się zwrotkę dla samochodów osobowych. Obsługa komunikacyjna przyległych nieruchomości będzie się odbywała za pośrednictwem ul. Powstańców Śląskich i pozostałego odcinka ul. 11 Listopada.
- zastosowane będą mury oporowe i bariery betonowo-drogowe typu New Jersey, co pozwoli na usytuowanie ekranu akustycznego (półtunelu) bliżej drogi, a więc bliżej źródła hałasu, umożliwiając tym samym skuteczniejszą ochronę mieszkańców. Bariery dźwiękochłonne wzdłuż trasy w wariantcie IIA będą ponadto stanowiły ochroną przed hałasem pochodzącym od linii kolejowej, od której wcześniej mieszkańcy nie byli chronieni.

Całkowita długość trasy według wariantu IIA wynosi ok. 1875 m.

**W uzasadnieniu wniosku o przyjęcie wariantu IIA do realizacji inwestor wskazał na:**

**a) Przyjęte rozwiązania komunikacyjne, w tym:**

**–lokalizację na południe od centrum**

Będzie to jedyny most przez rzekę Odrę, między mostem w Krapkowicach, a bardzo obciążonym mostem w ciągu ul. Piastowskiej w Opolu.

Budowa trzeciego mostu przez rzekę Odrę w centrum miasta poprawi sytuację komunikacyjną w mieście, gdyż obecne dwie istniejące przeprawy nie spełniają warunków przepustowości. Nowy most ograniczy ruch w centrum miasta, m.in. o samochody jadące z obszaru spływu ruchu dla drogi 423 w kierunku południowym. Jednocześnie przewidywane natężenie ruchu między 8-5 tys. pojazdów na dobę jest tylko kilkuprocentową częścią przejazdów przez rzekę Odrę. Jednocześnie taka ilość pojazdów nie będzie powodować emisji spalin poprzez stanie w korkach na ulicy Piastowskiej i ulicach sąsiednich. Trasa średnicowa prowadzić będzie ruch płynnie przez obszar wyspy, bez zakłóceń spowodowanych skrzyżowaniami i zatorami, i znacznie skróci czas przejazdu z centrum do kampusu Politechniki Opolskiej, Wójtowej Wsi i Szczepanowic, czyli dzielnic, które w chwili obecnej oceniane są, jako rozwijające się najszybciej.

Przebieg preferowanego wariantu po południowej stronie torów kolejowych gwarantuje dogodne i bezpośrednie połączenie części Opola usytuowanej wzdłuż drogi nr 423 -

Metalchem, Grotowice (rozbudowa dzielnic mieszkaniowych i przemysłowych), z Zaodrzem z południową częścią Zaodrza, z Kampusem Politechniki Opolskiej, Winowem, Wójtową Wsią, Szczepanowicami - oba te obszary, usytuowane po dwóch stronach rzeki Odry, objęte są intensywnym procesem inwestycyjnym. Należy się więc spodziewać nowego niezainwentaryzowanego, niepoliczalnego obecnie ruchu samochodów osobowych na tych trasach, który zostanie przeniesiony w sposób naturalny na trasę średnicową. Długości obiektów inżynierskich nad Odrą oraz nad Kanalem Ulgi w każdym z porównywanych wariantów jest podobna.

- odciążenie obszaru przed dworcem kolejowym Opole Główne

Nowy most i trasa średnicowa w znacznym stopniu odciążą obszar przed dworcem, gdzie istnieje i planowane jest powiększenie centrum przesiadkowego Opole Główne z dworcem autobusowym regionalnym i międzyregionalnym, autobusami miejskimi, parkingami obsługującymi dworce autobusowe i PKP oraz taksówkami. Poprowadzenie drogi w tym rejonie w wariantach I i III doprowadziłoby do całkowitej niedrożności układu komunikacyjnego. Sumaryczna ilość pojazdów z ulicy Piastowskiej i trasy średnicowej nie zmieści się w istniejących przekrojach ulicznych ul. 1 Maja, ul. Korfańtego oraz ul. Armii Krajowej.

Preferowany wariant odciąży strumień ruchu od ul. 1 Maja, zapobiegnie jego kumulacji. Umożliwi alternatywne wykorzystanie dróg sąsiednich np. Marka z Jemielnicy, Struga zarówno w centrum jak i od strony Zaodrza.

Daje też możliwość kierowcom kształtowania trasy podróży wewnątrz miasta w sposób racjonalny, najkrótszą możliwą trasą eliminując tym samym nadmierny hałas ograniczając emisję spalin i inne pochodne ruchu w obszarze całego miasta (w ujęciu globalnym).

- jedyny dojazd ratunkowy dla południowej części wyspy Pasieka

Projektowana droga stanowi jedyny dojazd awaryjny straży pożarnej i samochodów ratunkowych do części wyspy Pasieka znajdującej się między śluzą a torami PKP. W chwili obecnej transport na czas remontu domów, budowy czy rozbiórki, musi być prowadzony samochodami małymi, które są w stanie przejechać w ograniczonej skrajni istniejącego wiaduktu kolejowego. Ewakuacja w trakcie katastrof i klęsk żywiołowych jest wręcz niemożliwa, ze względu na brak przejazdu pod tym wiaduktem, który jednocześnie często jest całkowicie niedrożny z uwagi na zalanie wodą.

**b) Wpływ na jakość powietrza atmosferycznego**

Realizacja przedsięwzięcia według wariantu IIA, poprzez wykonanie drogi, na odcinku wyspy Pasieka, na poziomie torów kolejowych, spowoduje lepsze rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy, niż w wariantach I i III (trasa przebiega na poziomie terenu) i lepszy przepływ powietrza (nieograniczony zabudową mieszkaniową oraz nasypem kolejowym), nie dopuszczając do powstania efektu „kanionu” ulicznego.

**c) Oddziaływanie na klimat akustyczny**

W wariantach I planowana droga przebiegała niemalże nad terenem rekreacyjno – sportowym (US-teren usług i sportu, zgodnie z mpzp Śródmieście I – wyspa Pasieka). Natomiast realizacja przedsięwzięcia według wariantu IIA, z uwagi na poprowadzenie trasy po przeciwnej stronie torów kolejowych, a tym samym ww. terenu normowanego akustycznie, niweluje ten problem.

W preferowanym wariantach prognozuje się mniejszy wpływ hałasu pochodzącego od trasy na zabudowania przyległe do planowanej nowej przeprawy przez Odrę, z uwagi na rodzaj oraz parametry planowanych zabezpieczeń. Wariant I i III prowadzone są w istniejących ulicach Korfańtego oraz Armii Krajowej, gdzie występują liczne zabudowania narażone bezpośrednio na zwiększony hałas. Kolejnym, niezwykle istotnym argumentem jest odsunięcie nowego układu komunikacyjnego od istniejącego Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Opolu oraz obiektów

oświatowych przy ul. J. Dobrego tj.: Wyższej Szkoły Administracji i Zarządzania, Uniwersytetu Opolskiego.

Zakłada się, że ruch w preferowanym wariantie IIA będzie znacznie płynniejszy, co w dalszej konsekwencji będzie miało wpływ na zmniejszoną uciążliwość akustyczną oraz mniejszą uciążliwość związaną ze spalinami dla obiektów leżących w obszarze oddziaływania nowej inwestycji.

#### **d) Zakres planowanych wyburzeń budynków mieszkalnych**

Analizując oddziaływanie na mieszkańców w tym konieczność wyburzeń preferowany wariant II jest najmniej inwazyjny. Wstępne koncepcje trasy opracowane w 2012 roku zakładały następujące wyburzenia:

- dla wariantu I – budynek wielorodzinny przy ul. J. Dobrego nr 6;
- dla wariantu II – budynki wielorodzinne: przy ul. Kropidły 8a, przy ul. Powstańców Śląskich 21 i przy ul. 11 Listopada nr 2, oraz obiekty gospodarcze przy ul. Powstańców Śląskich 26 i przy ul. Struga;
- dla wariantu III – budynek wielorodzinny przy ul. J. Dobrego nr 6 oraz obiekty gospodarcze na terenie Poczty Polskiej.

W trakcie prac nad raportem oddziaływania inwestycji na środowisko wprowadzono korekty przebiegu drogi oraz zamieniono skarpy na mury oporowe. W przypadku wariantu I i III nie zmieniło to ilości wyburzeń, natomiast w wariantie IIA uzyskano odległości pozwalające na uniknięcie wyburzeń budynków mieszkalnych, co miało zasadniczy wpływ na zmianę wariantu preferowanego z I na IIA. W preferowanym wariantie wyburzenia związane są wyłącznie z obiektami zlokalizowanymi na terenie przeznaczonym pod aktywności przemysłowe.

W ocenie Inwestora wszystkie 3 warianty są bardzo podobne, jednak preferuje się wariant najbardziej bezpieczny i efektywny pod względem ruchowym. Wariant ten jednocześnie zabezpiecza mieszkańców wyspy Pasieka pod względem bezpieczeństwa (dojazdy awaryjne niemożliwe w aktualnym układzie) oraz gwarantuje brak wpływu na ruch lokalny wzdłuż ul. Powstańców Śląskich (przejazd planowanej trasy jest bezkolizyjny, bez połączenia pomiędzy tą ulicą, a planowaną trasą średnicową).

Po analizie materiału dowodowego, organ uznał argumenty strony dotyczące wyboru wariantu za zasadne i przychylił się do wniosku Inwestora, aby środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia określić dla wariantu IIA, polegające na:

- budowie drogi jednojezdniowej o następujących parametrach:
  - klasa drogi - L
  - długość drogi - ok.1 875m
  - prędkość projektowa - 40 km/h
  - prędkość miarodajna - 50 km/h
  - prędkość dopuszczalna - 50 km/h
  - szerokość pasów ruchu - 3,0 m – 3,5 m
  - chodniki - 2,0 m
  - ciągi pieszo-rowerowe - 2,5 m
  - szerokość pasa drogowego - 12 - 70 m
- budowie obiektów inżynierskich (mosty, estakady nad drogami poprzecznymi),
- budowie łączników zapewniających prawidłową obsługę posesji przylegających do projektowanej trasy,
- montażu urządzeń oświetleniowych,
- montażu urządzeń odwadniających drogę,
- przebudowie infrastruktury kolidującej z inwestycją.

W ramach przedmiotowej inwestycji, w każdym jej wariantcie, przewidziano wykonanie następujących obiektów mostowych:

- wiaduktu WD-01 nad ulicą Krapkowicką,
- mostu MD-01 nad Kanałem Ulgi,
- mostu MD-02 nad rzeką Odrą,
- wiaduktu WD-02 nad ulicą Powstańców Śląskich.

Dodatkowo dla wariantu IIA przewidziano wykonanie mostu MD-03 nad Kanałem Młynówka.

**W toku prowadzonego postępowania tuż organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska i stwierdził co następuje.**

**Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji na:**

#### **zużycie wody i innych surowców**

Ilość wykorzystanej wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii związana będzie głównie z etapem realizacji przedsięwzięcia tj. usunięciem obiektów, zieleni i budową zapleczy technicznych, baz sprzętowo-magazynowych, budową obiektów inżynierskich, budową samej drogi oraz wykonaniem prac wykończeniowych. Przy budowie przedmiotowego przedsięwzięcia zostaną użyte technologie powszechnie wykorzystywane w polskim sektorze budowlanym i mające możliwie najmniejsze oddziaływanie na środowisko. Do budowy zostaną wykorzystane: piasek, kruszywo, woda. Gospodarowanie tymi surowcami oraz innymi materiałami budowlanymi, paliwem i energią będzie prowadzone w sposób racjonalny i ekonomiczny. Ponadto użyte zostaną materiały budowlane posiadające certyfikaty bezpieczeństwa i jakości, dopuszczone do użycia w budownictwie.

#### **glebę i powierzchnię ziemi**

Realizacja inwestycji powodować będzie wytwarzanie głównie odpadów z grupy 13 - *oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19), 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach* oraz 17 - *odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)* (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 1923)) w przewidywanej, szacunkowej ilości około 32 566 Mg. Wśród ww. odpadów największą masę stanowić będzie odpad o kodzie 17 05 04 - *gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03* (około 25 000 Mg). Obowiązek zagospodarowania odpadów powstałych podczas ww. robót spoczywać będzie na ich wykonawcy. Wykonawca zobowiązany jest do selektywnego magazynowania odpadów z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do ponownego wykorzystania w sposób zgodny z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

Inwestor przewidział możliwość przekazania części wytwarzanych odpadów (o kodach: 15 01 01, 15 01 03, 01 01, 17 02 01, 17 04 05, 17 05 04, 17 05 06) osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami określone rodzaje odpadów, do wykorzystania na potrzeby własne za pomocą dopuszczalnych metod odzysku, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. Urz. poz. 93).

Tutejszy organ w pkt I.2.12 do I.2.14 niniejszej decyzji określił sposób i miejsca magazynowania odpadów powstających na etapie realizacji przedsięwzięcia. Odpady niebezpieczne należy magazynować selektywnie, w oznaczonych pojemnikach, z podwójnym dnem, a inne niż niebezpieczne selektywnie w pojemnikach lub kontenerach. Miejsca magazynowania odpadów przewidziano na terenie bazy sprzętowo-materiałowej (na

utwardzonej i uszczelnionej membraną powierzchni). W pkt I.2.13 decyzji dopuszczono możliwość magazynowania odpadów z grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 1923)) luzem, w formie przyzm, usypanych bezpośrednio na powierzchni ziemi. Zgodnie z pkt I.2.13 decyzji przyzmy odpadów należy zabezpieczać przed działaniem niekorzystnych warunków atmosferycznych poprzez ich przykrywanie plandekami, a przypadku gruntu umacnianie skarp roślinami.

Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, inwestor w pierwszej kolejności wykorzystywać będzie do celów budowlanych w stanie naturalnym, na terenie realizacji przedsięwzięcia. Urobek niezagospodarowany na terenie prowadzonych prac stanowić będzie odpad o kodzie 17 05 04 i przekazywany będzie do dalszego zagospodarowania uprawnionym jednostkom lub osobom fizycznym na podstawie przepisów szczególnych.

W trakcie realizacji prac budowlanych, zwłaszcza rozbiórkowych istnieje ryzyko pojawienia się odpadów zawierających azbest. Prace związane z demontażem elementów zawierających azbest prowadzone będą zgodnie z obowiązującymi procedurami dotyczącymi: postępowania przy pracach przygotowawczych do usuwania wyrobów zawierających azbest oraz pracach polegających na usuwaniu wyrobów zawierających azbest, wytwarzaniu odpadów niebezpiecznych, wraz z oczyszczaniem obiektu (terenu) inwestycji, a w szczególności wymagań określonych w aktualnie obowiązującym:

- rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004r. w sprawie sposobu i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. z 2004r. Nr 71, poz. 649 z późn. zm.) dot. obowiązków wykonawcy prac polegających na bezpiecznym usuwaniu wyrobów zawierających azbest, sposobów i warunków bezpiecznego usuwania wyrobów zawierających azbest warunków przygotowania do transportu i transportu odpadów zawierających azbest do miejsc ich składowania, wymagania jakim powinno odpowiadać oznakowanie odpadów zawierających azbest,
- rozporządzeniu Ministra Gospodarki Pracy z dnia 14 października 2005r. w sprawie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy przy zabezpieczaniu i usuwaniu i usuwaniu wyrobów zawierających azbest oraz programu szkolenia w zakresie bezpiecznego użytkowania takich wyrobów (Dz. U. z 2005r. Nr 216, poz. 1824),
- rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 13 grudnia 2010r. w sprawie wymagań w zakresie wykorzystywania wyrobów zawierających azbest oraz wykorzystywania i oczyszczania instalacji lub urządzeń, w których były lub są wykorzystywane (Dz. U. z 2011r. Nr 8, poz. 31).

W celu zminimalizowania niekorzystnego wpływu realizacji inwestycji na powierzchnię ziemi i gleby, w punktach I.2.1 do I.2.4 oraz I.2.24 do I.2.26 niniejszej decyzji określono warunki nakazujące:

- minimalizację zajętości, w tym zajętości terenów biologicznie czynnych, powierzchni przeznaczonych pod zaplecze techniczne oraz bazy materiałowo-sprzętowe oraz drogi technologiczne (punkty
- zabezpieczenie poprzez uszczelnienie, powierzchni terenu przeznaczonego pod zaplecze budowy, w tym bazy składowe, parkingi maszyn, itd.,
- wyposażenie zapleczy technicznych oraz baz w urządzenia sanitarne dla pracowników oraz w miejsca składowania odpadów,
- wymianę gruntów słabonośnych i nawilgoconych lub wzmocnienie gruntu geowłókniną,
- przed podjęciem zasadniczych prac niwelacyjnych zdjęcie wierzchniej próchnicznej warstwy gleby/humusu (średnio do głębokości 30 cm),
- racjonalną gospodarkę humusem, polegającą na jego wykorzystaniu w jak najkrótszym czasie od jego pozyskania, a w wypadku kiedy konieczne jest jego składowanie,

- zmagazynowaniu w sąsiedztwie obszaru objętego budową, na osobnych przyrmach zabezpieczonych przed przesuszeniem oraz zmieszaniem ze skałą rodzimą,
- wykonywanie prac związanych ze zdjęciem wierzchniej warstwy gleby w porze, kiedy jest ona sucha oraz przy użyciu sprzętu budowlanego gąsienicowego (zmniejszy to ryzyko nadmiernego jej zagęszczenia) - punkty
  - składowanie ziemi urodzajnej nie dłużej niż przez okres 1 roku,
  - w celu ograniczenia pylenia przykrywanie przyrm matami z geomembrany, lub obsianie mieszanką roślin motylkowych lub też w przypadku krótkiego okresu składowania – zraszanie,
  - po zakończeniu prac ziemnych, wykorzystanie zdjętego nadkładu do kształtowania obszarów, na których planuje się zadarnienia lub obsiew,
  - po wykonaniu prac, przywrócenie powierzchni terenu do stanu pierwotnego, poprzez m.in. uporządkowanie terenu oraz wykonanie w pasach technologicznych i miejscach składowania materiałów budowlanych zabiegów uprawowych: talerzowanie, bronowanie i nawożenie oraz wysianie odpowiedniej siedliskowo mieszanki traw i roślin motylkowych.

### **środowisko gruntowo-wodne**

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji na środowisko wodne - oddziaływanie na wody powierzchniowe oraz podziemne na etapie budowy związane będzie głównie z organizacją budowy oraz jej zaplecza, które służyć będzie głównie jako miejsce postojowe maszyn, pojazdów i zaplecze socjalne pracowników.

W niniejszej decyzji nałożono warunki dotyczące lokalizowania baz sprzętowo-materiałowych (poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych, zbiorników wodnych i wałów przeciwpowodziowych, z uwagi na potencjalne zagrożenie zanieczyszczeniem fizyko-chemicznym oraz dewastacją otoczenia). Dodatkowo nałożono warunek, aby bazy składowo-materiałowe posiadały nawierzchnię uszczelnioną w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego – punkt 1.2.3 decyzji. Wykonawca robót zorganizuje zaplecze sanitarne dla pracowników budowy (z systemem odbioru i gromadzenia ścieków sanitarnych), do czego zobowiązano inwestora w punkcie 1.2.1 niniejszej decyzji. Ponadto w punkcie 1.2.4 decyzji zobligowano inwestora do wyposażenia terenu budowy w tzw. apteczkę ekologiczną, zawierającą zestaw narzędzi i odpowiednich sorbentów do usuwania niekontrolowanych wycieków, zwłaszcza ropopochodnych. W celu ograniczenia zanieczyszczenia JCW w trakcie prowadzenia prac budowlanych związanych z wykonywaniem robót fundamentowych oraz umocnieniowych brzegów nałożono warunek ich zabezpieczenia w postaci np. folii technicznych, aby zapobiec przedostawaniu się materiału z budowy fundamentów, tj. gruzu budowlanego oraz piasku do rzeki, o czym mowa w punkcie 1.2.5 niniejszej decyzji.

### **powietrze atmosferyczne**

W wyniku prowadzonych prac budowlanych do powietrza atmosferycznego wprowadzane będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w maszynach i urządzeniach, z przeladunku paliw, z przemieszczaniem kruszywa oraz z procesu kładzenia mas bitumicznych. Z uwagi na charakter budowy, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje te będą ustępować po zakończeniu prac. Z uwagi na bliskość zabudowy mieszkaniowej, w stosunku do planowanej inwestycji (w szczególności na terenie wyspy Pasieka) oraz w celu zminimalizowania oddziaływań na powietrze atmosferyczne zobowiązano inwestora do wypełnienia szeregu warunków dotyczących składowania pylistych materiałów sypkich (punkt 1.2.8 decyzji) czy transportu mas bitumicznych i materiałów pyłących (punkt 1.2.9 decyzji).

### **klimat akustyczny**

Etap budowy będzie związany z emitowaniem hałasu powstałym na skutek prowadzenia prac budowlanych. Podczas robót drogowych źródłami hałasu będą:



- samochody ciężarowe dostarczające materiały budowlane i odbierające niewykorzystane materiały budowlane oraz ziemię z wykopów,
- sprzęt ciężki w postaci: koparko-ładowarek, spychaczy, dźwigów, kruszarek, urządzeń wibracyjnych do zagęszczania mas ziemnych i skalnych, ręcznego sprzętu mechanicznego.

Wielkość i zasięg emitowanego hałasu, z związku z prowadzonymi pracami budowlanymi będą uzależnione od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego bardzo duży wpływ, oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu, będzie mieć również czas trwania prac budowlanych. Z uwagi na tereny normowane akustycznie, lokalizację baz sprzętowo – materiałowych należy przewidzieć w miejscach wymienionych w punkcie 1.2.3 decyzji, spełniających warunek min. 50 metrowej odległości od tych terenów. Ponadto prędkość pojazdów poruszających się po terenie budowy nie może przekraczać 30 km/h (punkt 1.2.17 decyzji). W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych, w punkcie 1.2.18 decyzji nałożono na inwestora warunek, aby prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. odwodnienia wykopów za pomocą pomp, betonowanie, fundamentowanie itp.). Ponadto w punkcie 1.2.19 decyzji zobligowano inwestora, aby w rejonach zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej do 20 metrów od inwestycji, na ogrodzeniu budowy, stosować podwójne maty dźwiękoizolacyjne. Nałożono również, w punkcie 1.2.20 decyzji, obowiązek stosowania tymczasowych osłon dźwiękoizolacyjnych przy kompresorach i/lub generatorach.

#### **zdrowie i życie ludzi, dobra materialne oraz zabytki (etap realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia)**

W celu minimalizowania wpływu etapu budowy na zdrowie ludzi, w decyzji wprowadzono warunki mające na celu ograniczenie podczas transportu emisji oparów asfaltu oraz pylenia materiałów (punkt 1.2.9 decyzji), poprzez wyposażenie skrzyń ładunkowych w opończę. Ponadto zobowiązano inwestora, w punkcie 1.2.8 decyzji, aby do budowy drogi stosował materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności, w przeciwnym przypadku, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać. Ponadto drogi dojazdowe utrzymywane będą w stanie, nie stwarzającym możliwości nadmiernego pylenia, poprzez regularne czyszczenie ulic sąsiadujących z terenem budowy.

Realizacja przedmiotowej drogi może spowodować spadek wartości nieruchomości, w szczególności tych położonych w najbliższym sąsiedztwie drogi. Inwestor podczas rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa oświadczył, iż w przypadku udowodnienia tego spadku, miasto Opole wypłaci mieszkańcom odszkodowanie.

W sąsiedztwie planowanej trasy średnicowej znajduje się szereg budynków ujętych w rejestrze zabytków oraz budynków zabytkowych wskazanych w gminnej ewidencji zabytków oraz miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego "Śródmieście I - Wyspa Pasięka" w Opolu Uchwalonym Uchwałą Nr XIX/173/07 Rady Miasta Opola z dnia 25 października 2007 r. W rejonie lokalizacji przedsięwzięcia stwierdzono występowanie nw. obiektów zabytkowych:

- park miejski „Pasięka” (tzw. Park Nadodrzański),
- park miejski na Wyspie „Bolko” park ludowy,
- dom „Villa Helena” przy ul. Kropidły 8-8a,
- budynek mieszkalny przy ul. Pasięcznej 9,
- dom mieszkalny przy ul. Powstańców Śląskich 22,
- ogród zoologiczny z 1993,
- zespół budynków dworca PKP (budynek główny z przejściem podziemnym, budynek hallu kasowego, budynki zaplecza, budynek pocztowo – telegraficzny, tunele do peronów, wiaty peronowe, budynek komisariatu)

Wszelkie prace budowlane (w szczególności powodujące drgania i wibracje), w szczególności na terenie wyspy Pasięka, będą prowadzone pod specjalistycznym nadzorem.

Ponadto, w celu ochrony budynków zabytkowych, w punkcie I.2.21 decyzji, zawarto warunki polegające na:

- opracowaniu przed rozpoczęciem robót drogowych dokumentacji stanu technicznego budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, ze szczególnym uwzględnieniem występujących zarysowań i uszkodzeń,
- przeprowadzeniu w trakcie pierwszej fazy robót budowlanych pomiarów dynamicznych budynków,
- wykonywaniu pomiarów drgań za pomocą specjalistycznej aparatury pomiarowej do rejestracji i analizy drgań mechanicznych,
- stosowaniu wciskarek hydraulicznych, w przypadku konieczności zabezpieczenia wykopów, w okolicach tych budynków, grodzicami,
- prowadzeniu nadzoru nad robotami budowlanymi w zakresie ochrony istniejących budynków przed drganiami.

Ocenia się, że faza realizacji może powodować najistotniejsze oddziaływania na dobra materialne i zabytki. Równocześnie, zastosowane na etapie realizacji, działania pozwolą także ograniczyć wpływ przedsięwzięcia na te obiekty na etapie eksploatacji (warunki określone w punktach I.2.19 i I.2.20 decyzji). Na etapie projektu budowlanego, przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, inwestor będzie miał obowiązek zastosować ewentualne wytyczne ochrony konserwatorskiej.

Ponadto w punkcie III.2. decyzji zobowiązano inwestora do monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe, w związku z możliwością wystąpienia oddziaływania drgań i wibracji komunikacyjnych, na konstrukcje budynków.

#### **krajobraz (etap realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia)**

Jedynym elementem infrastruktury drogowej, który może mieć wpływ na odbiór krajobrazu będą ogrodzenia akustyczne, które ze względu na swoją wysokość mogą być widoczne z daleka i zamykają perspektywę na dalszy krajobraz. Na etapie projektu budowlanego istotny będzie dobór odpowiednich materiałów i kolorystyki ogrodzeń. Ów projekt winien również uwzględniać to, żeby zostały one możliwie harmonijnie wkomponowane w otaczającą ją tkankę miejską i odzwierciedlały jej najbardziej charakterystyczne cechy. Ważna jest także estetyka wykonania przepustów oraz innych obiektów drogowych, które powinny nawiązywać do charakteru otoczenia. Na obszarach położonych w krajobrazie rolniczym zaleca się wykończenia tych obiektów w naturalnych kolorach (np. szary, piaskowy, jasnobrązowy). Ponadto biorąc pod uwagę poprowadzenie projektowanej drogi wzdłuż istniejących od wielu lat torów kolejowych, w tym mostów kolejowych nad ciekami, oraz zaprojektowanie obiektów inżynierskich bez pylonów ocenia się, iż inwestycja nie będzie powodować negatywnych oddziaływań na krajobraz.

Ponadto, aby zapewnić nienaruszalność i wyeliminować potencjalne zagrożenia dla zabytków archeologicznych, roboty ziemne w obrębie wyspy Pasieka winny być prowadzone pod nadzorem archeologicznym.

#### **florę**

W ramach planowanej inwestycji konieczna jest wycinka drzew i krzewów z powierzchni ponad 1270 m<sup>2</sup>. Wśród nich znalazły się także drzewa o znacznych rozmiarach, w tym jedno objęte ochroną jako pomnik przyrody. Ponadto na trasie przebiegu przedsięwzięcia stwierdzono występowanie płatu cennego siedliska przyrodniczego, tj. łąk świeżych użytkowanych ekstensywnie (6510). W związku z powyższym w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania realizacji drogi na walory przyrodnicze obszaru objętego inwestycją w niniejszej decyzji wprowadzono warunki określające sposób prowadzenia planowanych prac.

W celu ograniczenia uszkodzeń drzew i krzewów, które nie są konieczne do wycinki zobowiązano inwestora do ich zabezpieczenia przed uszkodzeniem mechanicznym na czas realizacji prac oraz zdemontowania tych zabezpieczeń po zakończeniu prac - punkty I.2.28 i

I.2.29 decyzji. Zakazano również składowania materiałów budowlanych, ziemi z wykopów oraz odpadów, a także wykonywania dróg dojazdowych oraz miejsc parkowania sprzętu ciężkiego pod drzewami oraz w odległości do 2 m od rzutu korony. Aby zabezpieczyć przed uszkodzeniem systemu korzeniowego drzew nieprzeznaczonych do wycinki, nakazano realizację prac w bezpośrednim sąsiedztwie drzew, tj. w zasięgu ich koron, w sposób ręczny - punkt I.2.30 decyzji. Ponadto, aby nie dopuścić do wyschnięcia lub przemarznięcia odsłoniętych korzeni nakazano ich okrycie - punkt I.2.32 decyzji. Dodatkowo, z uwagi na możliwość uszkodzenia koron drzew przez poruszający się w pobliżu sprzęt, nałożono na inwestora obowiązek ich zabezpieczenia w miejscach, w których będą one zagrożone - punkt I.31 decyzji.

W celu zachowania drzew nie przeznaczonych do wycinki wprowadzono także warunek, iż bazy sprzętowo-materiałowe powinny być realizowane w odległości minimum 2 m od rzutu ich korony. Ponadto zobowiązano inwestora do realizacji baz poza obszarami cennymi pod względem przyrodniczym, tj. poza płatem siedliska łąki świeżej użytkowanej ekstensywnie (6510), poza Parkiem Nadodrzańskim i Parkiem Wińskim.

W celu przywrócenia terenu do stanu pierwotnego, a tym samym odbudowy na trasie inwestycji powierzchni biologicznie czynnych, w niniejszej decyzji nakazano przeprowadzenie rekultywacji terenu po zakończeniu prac ziemnych. Określono także, iż rekultywacja obejmować winna, m.in. uporządkowanie terenu, przygotowanie gleby oraz wysianie mieszanki rodzimych gatunków traw i roślin motylkowych - punkt I.2.26 decyzji. Ponieważ odkryta gleba, szczególnie na obszarach zlokalizowanych w dolinach rzecznych, stanowi dogodne miejsce do pojawienia się gatunków obcych, aby zapobiec ich inwazji wprowadzono obowiązek obsiania terenu rekultywowanego bezpośrednio po zakończeniu prac ziemnych - punkt I.2.26 decyzji. Ponadto wskazano na konieczność przeprowadzenia w ramach planowanej inwestycji nasadzeń zastępczych drzew, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew, a także krzewów o powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuniętych krzewów. Działania te winny być wykonane pod nadzorem dendrologicznym. Wskazano również, iż do nasadzeń mają zostać wykorzystane rodzime gatunki liściaste, zgodne z siedliskiem. Aby w możliwie największym stopniu zrekompensować straty spowodowane wycinką wprowadzono także warunek, iż sadzonki drzew muszą mieć minimalną wysokość 150 cm i zostać zabezpieczone przed uszkodzeniem za pomocą palików - punkt I.2.27 decyzji. Dodatkowo w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na rzadkie siedlisko przyrodnicze, tj. płat łąki świeżej użytkowanej ekstensywnie (6510), zlokalizowany w dolinie Odry, zobowiązano inwestora do obsiewu miejsc zajętych uprzednio przez to zbiorowisko mieszanką nasion, której skład gatunkowy oraz proporcje poszczególnych gatunków szczegółowo określi specjalista botanik.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z koniecznością zajęcia powierzchni biologicznie czynnej. W celu przywrócenia jej części nie zajętej pod drogę w możliwie najkrótszym czasie po zakończeniu prac, wprowadzono warunek, aby przed przystąpieniem do prac niwelacyjnych zdjąć wierzchnią próchniczą warstwę gleby i odpowiednio ją zeszkładować, zabezpieczając przed przesuszeniem oraz zmieszaniem z innym podłożem. Ponadto wskazano na potrzebę prowadzenia prac w sposób nie powodujący jej zagęszczenia, gdy będzie ona sucha. Zdjęta gleba wykorzystana zostanie przy rekultywacji terenu, co umożliwi szybsze i skuteczniejsze wykiełkowanie roślin oraz przyjęcie się posadzonych drzew i krzewów (punkt I.2.24 decyzji).

#### **faunę**

Na trasie przebiegu planowanej inwestycji drogowej oraz w bliskim jej sąsiedztwie stwierdzono występowanie chronionych gatunków zwierząt, m.in. pachnicy dębowej, śliza, kilku gatunków płazów, jaszczurki zwinki i żyworodnej, licznych gatunków ptaków, kilku gatunków nietoperzy oraz jeża europejskiego, kreta i łasicy. W celu uniknięcia negatywnego oddziaływania realizacji planowanego przedsięwzięcia na osobniki tych gatunków, wprowadzono warunki określające sposób prowadzenia planowanych prac.

W niniejszej decyzji nałożono obowiązek na inwestora prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór ten obejmować będzie specjalistów od grup organizmów najczęściej spotykanych na trasie inwestycji, tj.: herpetologa, chiropterologa, entomologa i ornitologa - punkt 1.2.23 decyzji. Aby upewnić się, że nadzór przyrodniczy będzie właściwie spełniał swoją rolę, w niniejszej decyzji szczegółowo określono zadania jakie powinien on wykonać przed rozpoczęciem robót, w trakcie realizacji inwestycji oraz po zakończeniu robót budowlanych. Wśród zadań nadzoru wskazano kontrolę obszaru realizacji inwestycji pod kątem występowania gatunków chronionych zarówno przed przystąpieniem do prac ziemnych, jak i na bieżąco w trakcie realizacji prac, w tym także kontrolę drzew i krzewów bezpośrednio przed ich wycięciem. Powyższe pozwoli na uniknięcie przypadkowego łamania zakazów obowiązujących w stosunku do osobników chronionych gatunków zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych nadzór przyrodniczy winien określić możliwy termin i sposób realizacji prac, aby uniknąć łamania obowiązujących względem nich zakazów. Jeżeli jednak realizacja czynności zakazanych będzie nieunikniona nadzór przyrodniczy winien wskazać czynności, na wykonanie których konieczne będzie uzyskanie zezwolenia właściwego organu ochrony przyrody. Ze względu na znajomość biologii zwierząt do zadań nadzoru przyrodniczego, należeć będzie także określenie lokalizacji i kontrola zamontowania ogrodzeń tymczasowych wokół pasa budowy, wskazanie miejsca oraz sposobu zamieszczenia schronów dla nietoperzy, wskazanie optymalnych dla zwierząt miejsc nasadzeń kompensacyjnych, a także, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, odławianie osobników gatunków chronionych i ich przenoszenie w bezpieczne miejsca poza pasem prowadzonych prac przed przystąpieniem do prac ziemnych, jak i w trakcie realizacji inwestycji. Ponadto, aby nie dopuścić do przypadkowej realizacji działań mogących mieć negatywny wpływ na populacje gatunków chronionych i ich siedliska, np. na czas nieobecności specjalistów, jako zadanie nadzoru przyrodniczego wprowadzono także przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę w zakresie biologii chronionych gatunków zwierząt mogących pojawić się na obszarze objętym inwestycją, a także sposobu realizacji prac, aby nie prowadziły one do łamania zakazów obowiązujących w stosunku do tych gatunków. Ponadto, ze względu na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na chronione gatunki zwierząt, występujące w bliskim sąsiedztwie terenu budowy, którego nie udało się przewidzieć na etapie prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, nałożono obowiązek, aby nadzór przyrodniczy prowadził bieżącą kontrolę w trakcie realizacji inwestycji wpływu prowadzonych prac na chronione gatunki zwierząt, co pozwoli na zapewnienie właściwej i szybkiej reakcji, a w przypadku zaistnienia takiej konieczności wykonanie dodatkowych działań ochronnych nie przewidzianych w niniejszej decyzji. Zadaniem nadzoru przyrodniczego jest także kontrola przestrzegania warunków zamieszczonych w niniejszej decyzji, mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania realizacji inwestycji na walory przyrodnicze obszaru objętego inwestycją, m.in. kontrola zabezpieczeń drzew nie przeznaczonych do usunięcia i przeprowadzenia demontażu obiektów tymczasowych, kontrola wymogu rekultywacji terenu, jak również wykorzystania zgromadzonego humusu. Ponadto, aby mieć pewność, że planowane działania minimalizujące wykonane zostaną w sposób optymalny dla gatunków chronionych, względem których zostały one wyznaczone, nałożono obowiązek nadzorowania nad prawidłową ich realizacją przez specjalistów wchodzących w skład nadzoru przyrodniczego. W celu potwierdzenia spełniania przez inwestora warunków zamieszczonych w niniejszej decyzji, nałożono obowiązek, aby nadzór przyrodniczy przedkładał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, raz na kwartał, sprawozdania z prowadzonego nadzoru na wszystkich etapach realizacji prac. Żeby możliwe było wyciągnięcie wniosków na przyszłość wskazano na potrzebę zamieszczenia w ww. sprawozdaniach także szczegółowych informacji dotyczących podjętych dodatkowych działań minimalizujących względem okazów gatunków chronionych.

Budowa planowanej drogi wiąże się z koniecznością budowy mostów – nad Odrą, Kanałem Ulgi i Kanałem Młynówka. Aby budowane mosty nie stanowiły barier dla ptaków i nietoperzy migrujących wzdłuż cieków wprowadzono warunek, aby obiekty te zaprojektować bez pylonów. Ponadto, w celu umożliwienia zwierzętom migracji wzdłuż brzegów cieków,

wskazano na potrzebę dostosowania mostów, aby mogły pełnić funkcję przejść dolnych dla zwierząt, zespolonych z ciekami wodnymi. W tym celu konieczne jest pozostawienie pod mostami pasów gruntowych po obu stronach cieku służących zwierzętom do migracji. Ze względu na występowanie w bliskim sąsiedztwie budowanej drogi mostów kolejowych, żeby zapobiec powstaniu przeszkód w obrębie szlaków migracyjnych zwierząt wskazano na potrzebę realizacji światła budowanych mostów, a w szczególności szerokości pasów migracyjnych, o wymiarach nie mniejszych, niż te przy istniejących mostach kolejowych (punkt I.4.4 decyzji).

Ponieważ wiele gatunków zwierząt, w tym także stwierdzonych na trasie przebiegu inwestycji, może wykorzystywać glebę do budowy gniazd, jak również jako miejsce budowania nor służących do zimowego spoczynku, zobowiązano inwestora do realizacji prac związanych ze zdjęciem wierzchniej warstwy gleby na początku okresu wegetacyjnego, po przebudzeniu się zwierząt lub w przypadku braku takiej możliwości, po jego zakończeniu, zanim zwierzęta zapadną w sen zimowy – punkt I.2.24 decyzji. Ponadto, aby mieć pewność, że w trakcie zbioru gleby nie dojdzie do łamania zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych wskazano na konieczność przeprowadzenia kontroli obszaru inwestycji przez nadzór przyrodniczy pod kątem ich występowania, bezpośrednio przed przystąpieniem do zdjęcia humusu. Wskazano również, iż w przypadku braku możliwości realizacji inwestycji bez wykonania czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych przed przystąpieniem do ich realizacji istnieje obowiązek uzyskania zezwolenia właściwego organu ochrony przyrody.

W niniejszej decyzji ustalono także warunki dotyczące realizacji działań ochronnych w stosunku do konkretnych grup organizmów.

Na trasie inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono występowanie licznych gatunków ptaków m.in. gawrona, puszczyka, dzięcioła zielonego, bogatki, śpiewaka, zięby, kowalika, strumieniówki, pliszki siwej, pokląskwy, czy świerszczaka. W celu realizacji inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów, stanowiących dogodnie miejsca do gniazdowania wielu gatunków ptaków, których obecność wykazano na przedmiotowym terenie. Stąd też w niniejszej decyzji zobowiązano inwestora do przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, co ma zabezpieczyć ptaki przed utratą lęgów – punkt I.2.46 decyzji. Ponadto w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w szczególności w rejonie Parku Nadodrzańskiego oraz wyspy Bolko występują siedliska dogodne do gniazdowania chronionych gatunków ptaków. W związku z powyższym, aby zapobiec ewentualnej utracie przez nie lęgów, wprowadzono warunek, aby prace generujące hałas rozpoczęto na tym terenie przed okresem lęgowym ptaków lub po jego zakończeniu. Dzięki temu ptaki będą mogły zbudować gniazda i przystąpić do lęgów w miejscach zlokalizowanych w bezpiecznej odległości od obszaru prowadzonych prac – punkt I.2.47 decyzji.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, wzdłuż projektowanej drogi zainstalowane zostaną ekrany akustyczne, w tym także przezroczyste. Dlatego też, aby zapobiec kolizji ptaków z tymi przeszkodami, w punkcie I.2.48 decyzji zobowiązano inwestora do zabezpieczenia ekranów przezroczystych w sposób warunkujący najniższą kolizyjność ptaków zgodnie z publikacją Kniola T., Pakuła M. 2012. Sposoby minimalizacji kolizji ptaków z powierzchniami przezroczystymi „Wyniki badań naukowych a polska praktyka”. Przegląd przyrodniczy XXIII (3): 112-135.

Dla zachowania lokalnej bioróżnorodności duże znaczenie odgrywa obszar tzw. Bekasowiska, w obrębie którego stwierdzono występowanie licznych chronionych gatunków zwierząt. Aby zapobiec negatywnemu oddziaływaniu na ten obszar, w punkcie I.2.49 niniejszej decyzji, zobowiązano inwestora do maksymalnego ograniczenia ingerencji w obszar otaczającego go, tzw. Parku Wińskiego.

Na trasie planowanej inwestycji stwierdzone zostały miejsca żerowania kilku gatunków nietoperzy: mroczka późnego, karlika malutkiego, borowca wielkiego, a także innych drobnych ssaków: jeża europejskiego, łasicy i kreta. Jeż europejski, łasica oraz kret nadal będą mogły swobodnie przemieszczać się wzdłuż cieków, a ponadto planowane

ekrany akustyczne oraz realizacja drogi na nasypach ograniczą ryzyko przedostawania się ww. zwierząt na jezdnię, stąd też nie zaplanowano względem tych gatunków dodatkowych działań minimalizujących. W celu ograniczenia śmiertelności nietoperzy zobowiązano inwestora do oświetlenia budowanej drogi przy użyciu lamp sodowych, emitujących możliwie najmniej intensywne światło. Lamy te nie przywabiają tak owadów, dlatego też ich zastosowanie ograniczy żerowanie nietoperzy w obrębie drogi, a tym samym ich śmiertelność pod kołami samochodów. Ponadto ze względu na to, iż sztuczne źródła światła zakłócają zachowanie zwierząt, zaburzają migracje i mogą stać się pułapką ekologiczną wskazano na potrzebę kierowania strumieni światła z lamp wyłącznie na powierzchnię, która ma być oświetlona – punkt 1.2.51 decyzji.

Wiele gatunków ptaków i nietoperzy żeruje na drzewach i krzewach rosnących wzdłuż dróg. Aby uniknąć ginięcia na drodze żerujących osobników tych zwierząt, wprowadzono warunek, zgodnie z którym lokalizacja planowanych nasadzeń winna zostać skonsultowana ze specjalistami: chiropterologiem i ornitologiem – punkt 1.2.27 decyzji.

Z uwagi na konieczność wycinki wiekowych drzew, które stanowią potencjalne siedlisko dla nietoperzy, w niniejszej decyzji zobowiązano inwestora do zamontowania 20 schronów dla tych zwierząt – punkt 1.2.52 decyzji. Jako przykładowy typ schronu wskazano Stratmann, który nie wymaga czyszczenia. Ponadto, w przypadku wycinki drzew o obwodzie powyżej 50 cm, w niniejszej decyzji wprowadzono warunki nakazujące prowadzenie prac pod nadzorem specjalistów: entomologa i chiropterologa, którzy skontrolują planowane do usunięcia drzewa pod kątem występowania chronionych gatunków nietoperzy i owadów, w szczególności pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, której stanowisko wykazane zostało na terenie Parku Nadodrzańskiego. Dodatkowo w przypadku stwierdzenia gatunków chronionych w usuwanych drzewach pouczono o obowiązku uzyskania zezwolenia na realizację czynności zakazanych w stosunku do ich osobników - punkty 1.2.33 i 1.2.50 niniejszej decyzji. Z uwagi na biologię pachnicy dębowej, tj. zasiedlanie przez jej larwy wypróchnień, które nie zawsze widoczne są na zewnątrz drzewa, w niniejszej decyzji szczegółowo określono sposób postępowania, konieczny do zastosowania w przypadku wycinki drzew stanowiących potencjalne siedlisko tego gatunku – punkt 1.2.34 decyzji. Na trasie inwestycji mogą pojawić się także okazy biegacza Scheidlera. Z uwagi na budowę drogi na nasypach oraz konieczność zainstalowania na wielu odcinkach drogi ekranów akustycznych, nawet w przypadku pojawienia się osobników tego gatunku w pobliżu drogi, ich przedostanie się na jezdnię będzie utrudnione. Dlatego też nie nakładano na inwestora dodatkowych warunków mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania na te owady.

W rzece Odrze stwierdzono występowanie osobników śliza. Ponieważ podpory mostu wykonane będą także w rzece, działania te prowadzone będą w szczelnych grodzach. Ze względu na to, że działania związane z montowaniem grodzy, umocnieniem dna oraz brzegów cieków mogą utrudnić rybnym przemieszczenie się na tarło, w niniejszej decyzji wprowadzono warunek, aby prace te wykonano poza okresem tarła śliza, przypadającym od kwietnia do czerwca – punkt 1.2.35 niniejszej decyzji.

Na trasie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie osobników płazów: ropuchy szarej, żaby trawnej, żaby jeziorkowej, wodnej i śmieszki, grzebiuszki ziemnej, kumaka nizinnego oraz rzekotki drzewnej, w tym także miejsc ich masowego rozrodu. Dlatego też w niniejszej decyzji wprowadzono warunki, które pozwolą na zabezpieczenie ich osobników przed przypadkowym zranieniem lub zabiciem. Aby uniemożliwić płazom przedostawanie się na obszar prac, a tym samym zabezpieczyć je przed możliwością wpadnięcia do odkrytych wykopów i innych miejsc mogących stanowić dla nich pułapkę, wskazano na obowiązek zastosowania szczelnych tymczasowych ogrodzeń ochronnych wokół miejsc realizacji prac – punkt 1.2.36 decyzji. Dodatkowo, aby zastosowanie ww. rozwiązań przyniosło oczekiwane rezultaty, wskazano optymalne wymiary oraz sposób zamontowania ww. ogrodzeń - punkt 1.2.37 decyzji. Ze względu na to, iż uszkodzone lub zerwane ogrodzenia nie będą spełniać swoich funkcji, wprowadzono także warunek, aby każdorazowo przed przystąpieniem do prac ogrodzenia te były sprawdzane, a w razie zaistnienia takiej potrzeby niezwłocznie naprawiane – punkt 1.2.38 decyzji. Planowana droga przecinać będzie rzekę Odrę i Kanał

Ulgi, wzdłuż których płazy mogą swobodnie migrować. Dlatego też w decyzji wskazano na konieczność kontrolowania placu budowy każdorazowo przed przystąpieniem do prac, pod kątem występowania w jego obrębie płazów. W przypadku stwierdzenia obecności ww. zwierząt inwestor ma obowiązek odłowienia wszystkich ich osobników przez specjalistę herpetologa. Zwierzęta bezpośrednio po schwytaniu winny być przeniesione poza obszar prowadzonych prac, po uprzednim uzyskaniu wymaganego zezwolenia na odstąpienie od zakazów dotyczących gatunków chronionych – punkt 1.2.39 decyzji. W celu ułatwienia chwytania zwierząt, które znalazły się w obrębie pasa prowadzonych robót, dopuszczono zastosowanie pułapek żywołownych, określając szczegółowo ich wygląd oraz sposób zamontowania. Ponieważ schwytane w pułapkach zwierzęta stanowią łatwy łup dla drapieżników, wskazano także częstotliwość ich kontroli – punkty 1.2.42 i 1.2.43 decyzji. Ponadto wprowadzono warunek umożliwiający prowadzenie bieżącej kontroli obszaru realizacji inwestycji także przez osoby przeszkolone przez specjalistę herpetologa. Aby uniknąć pozostawiania pułazów w pułapkach przez dłuższy czas, w decyzji zobowiązano także inwestora do zabezpieczenia na czas przerw w pracy miejsc mogących stanowić pułapkę dla płazów.

Ze względu na obecność szlaku migracyjnego płazów w km ok. 0+167,51, w decyzji wskazano na konieczność wykonania w tym miejscu przejścia dla płazów w postaci przepustu zintegrowanego z ciekim (punkt 1.2.44 decyzji). Dodatkowo w przypadku realizacji innych przepustów (np. pełniących funkcje przeciwpowodziowe), zobowiązano inwestora do dostosowania ich do pełnienia funkcji przejść dla płazów lub małych zwierząt. Na trasie inwestycji wykazano obecność jaszczurki zwinki i żyworodnej, jednakże ze względu na realizację drogi na nasypach oraz konieczność montowania wzdłuż dróg ekranów akustycznych prawdopodobieństwo pojawienia się tych zwierząt na drodze jest niewielkie.

Szczególne zagrożenie może generować eksploatacja drogi w stosunku do populacji płazów, ptaków i nietoperzy. Stąd też, w celu upewnienia się, że zalecone działania minimalizujące względem tych grup zwierząt są wystarczające, w punkcie III.1 niniejszej decyzji nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia monitoringu porealizacyjnego w zakresie oddziaływania na osobniki płazów, ptaków oraz nietoperzy zasiedlających obszar zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie prowadzonych prac, pod kątem potrzeby zastosowania względem nich dodatkowych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie, takich jak np. realizacja wygradzeń ochronnych stałych, budowa dodatkowych przejść w obrębie szlaków migracyjnych, montaż płotków naprowadzających w rejonie istniejących przejść, montaż ekranów antyolśnieniowych, budowa wałów ziemnych minimalizujących hałas, wykonanie dodatkowych nasadzeń.

#### **formy ochrony przyrody**

Planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarowymi formami ochrony przyrody o których mowa w art. 6 ustawy o *ochronie przyrody*, tj. przebiegać będzie poza granicami parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu, obszarów Natura 2000, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. W ramach realizacji przedsięwzięcia dojdzie natomiast do zniszczenia jednego pomnika przyrody, tj. dębu szypułkowego *Quercus robur* o obwodzie 432 cm, który rośnie na wale przeciwpowodziowym, pomiędzy wiaduktem kolejowym a schodami zejścia z wału na terenie zabytkowego Parku Pasięka. Pomnik ten został powołany Uchwałą Rady Miasta Opole Nr XVI/232/11 z dnia 20.10.2011 r. (Dz. U. Woj. Opolskiego Nr 145, poz. 1842). W stosunku do niego obowiązuje zakaz niszczenia obiektu. Zgodnie z art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy o *ochronie przyrody* zakaz ten nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym tą formę ochrony przyrody. Realizacja projektowanej drogi jest inwestycją celu publicznego, a zatem usunięcie pomnika przyrody możliwe będzie po przyjęciu przez Radę Miasta Opola uchwały dotyczącej przedmiotowej kwestii. Na trasie planowanej drogi oraz w jej sąsiedztwie stwierdzono także występowanie

chronionych gatunków zwierząt. W ich przypadku warunki realizacji inwestycji określono w decyzji i omówiono powyżej.

### **Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji na:**

#### **zużycie wody i innych surowców**

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się zużywania wody ani innych surowców.

#### **glebę i powierzchnię ziemi**

Na etapie użytkowania drogi źródłem powstawania odpadów będą sporadyczne prace remontowe, czynności związane z czyszczeniem studzienek kanalizacyjnych, rowów odwadniających oraz jezdni, utrzymania terenów zielonych wzdłuż drogi. Szacowana, sumaryczna ilość ww. odpadów kształtować się będzie na poziomie około 14 Mg/rok. Obowiązek zagospodarowania ww. odpadów spoczywać będzie na firmach świadczących usługi w tym zakresie.

#### **wody powierzchniowe i podziemne**

Eksploatacja przedsięwzięcia, nie będzie wymagała poboru wody. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd), określonych zgodnie z Planem Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry (Monitor Polski z 2011r. Nr 40, poz. 451).

Charakterystyki JCWP oraz JCWPd dokonano zgodnie z obowiązującym PGW:

- **europejski kod JCWP – PLRW60002111799:**

nazwa – Odra od Osobłogi do Małej Panwi

scalona część wód – SO1102

lokalizacja – region wodny Środkowej Odry, obszar dorzecza Odry

ekoregion – Równiny Centralne

typ JCWP – wielka rzeka nizinna

status – silnie zmieniona część wód

ocena stanu – zły

ocena ryzyka – zagrożona

derogacje – 4(4)-3. Uzasadnienie odstępstwa: wpływ działalności antropogenicznej prowadzonej w innych zlewniach, oddziałuje na stan JCW oraz brak możliwości ograniczenia wpływu tych oddziaływań. Istnieje konieczność przesunięcia w czasie założenia osiągnięcia celów środowiskowych przez JCW;

cel środowiskowy – zgodnie z zapisami art. 38d ust. 2 ustawy z 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych JCWP jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego;

- **europejski kod JCWP – PLRW60000117929:**

nazwa – Kanał Ulgi w Opolu

scalona część wód – SO1102

lokalizacja – region wodny Środkowej Odry, obszar dorzecza Odry

ekoregion – Równiny Centralne

typ JCWP – typ nieokreślony

status – sztuczna część wód



ocena stanu – zły

ocena ryzyka – zagrożona

derogacje – 4(4)-3. Uzasadnienie odstępstwa: wpływ działalności antropogenicznej prowadzonej w innych zlewniach, oddziałuje na stan JCW oraz brak możliwości ograniczenia wpływu tych oddziaływań. Istnieje konieczność przesunięcia w czasie założenia osiągnięcia celów środowiskowych przez JCW;

cel środowiskowy – zgodnie z zapisami art. 38d ust. 2 ustawy z 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych JCWP jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego;

• europejski kod JCWPd – PLGW6220116

nazwa JCWPd - 116

lokalizacja – region wodny Środkowej Odry, obszar dorzecza Odry

ekoregion – Równiny Centralne

ocena stanu ilościowego i chemicznego - dobry

ocena ryzyka - niezagrożona

derogacje – brak

cel środowiskowy – zgodnie z zapisami art. 38e ust. 1 ustawy z 18 lipca 2001r.

*Prawo wodne* celem środowiskowym dla JCWPd jest zapobieganie lub ograniczenie wprowadzania zanieczyszczeń, zapobieganie pogarszaniu oraz poprawa ich stanu, ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem, a zasileniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Na etapie eksploatacji, w celu zminimalizowania wpływu projektowanej inwestycji na realizację celów środowiskowych przewiduje się zastosowanie następujących środków:

Wody opadowe lub roztopowe spływające z jezdni projektowanej trasy odprowadzane będą do istniejącego systemu kanalizacji deszczowej.

Planowana do realizacji trasa wraz z obiektami mostowymi nie spowoduje:

- ingerencji w przepływ nienaruszalnego rzeki;
- przerwania ciągłości morfologicznej cieku;
- zmiany ukształtowania koryta rzeki zarówno w profilu podłużnym, jak też w przekroju poprzecznym;
- zmiany stanu chemicznego JCW, z uwagi na zaprojektowane sposoby ochrony wód zarówno w trakcie realizacji inwestycji w postaci np. uszczelnionych terenów zapleczy budowy, jak i jej eksploatacji poprzez zastosowanie szczelnej kanalizacji deszczowej z systemem podczyszczania wód opadowych lub roztopowych.

Ponadto, planowane do realizacji przedsięwzięcie nie będzie źródłem powstawania ścieków przemysłowych oraz bytowych. Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia jakości wód powierzchniowych ani podziemnych, nie spowoduje zatem ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry.

#### **powietrze atmosferyczne**

Źródłem zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, w fazie eksploatacji, będą pojazdy przemieszczające się po projektowanej drodze. Substancjami zanieczyszczającymi powietrze będą głównie produkty uboczne spalania paliw tj. pyły i gazy takie jak: dwutlenek azotu, tlenek węgla, mieszanina węglowodorów (benzen, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne) oraz dwutlenek siarki.

W obliczeniach rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym uwzględniono okres szczytu komunikacyjnego porannego i popołudniowego oraz średnie natężenia ruchu w dzień i nocy. W odległości 5 m od emitorów brak jest jakichkolwiek budynków mieszkalnych, biurowych, żłobków, przedszkoli, szkół, szpitali. W związku z tym nie przeprowadzono obliczeń maksymalnych stężeń substancji w powietrzu na zabudowie.

Z obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym zawartych „Raporcie...” wynika, że emisja zanieczyszczeń gazowych do powietrza, dla prognozowanego obciążenia ruchem, nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza terenem pasów drogowych, na obszarze których koncentrują się maksymalne stężenia.

Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Opolu (pismo z 07.05.2013r.) wskazał stan zanieczyszczenia powietrza w zakresie pyłu PM 2,5 i PM 10 w rejonie ul. Prószkowskiej na poziomie odpowiednio 22  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  i 28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (początek odcinek projektowanej drogi), a w rejonie ul. Armii Krajowej, Struga, Reymonta, Korfantego i Piastowskiej na poziomie PM 2,5 - 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , PM 10 - 34  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (końcowy odcinek projektowanej drogi). W ocenie jakości powietrza za rok 2015 r., dokonanej przez WIOŚ w Opolu w zakresie pyłu PM 2,5 teren miasta Opola zakwalifikowano do strefy A (poziom stężeń nie przekracza wartości dopuszczalnej/docelowej; nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza) wg poziomu dopuszczalnego (do roku 2020) i C1 (poziom stężeń przekracza wartość dopuszczalną dla fazy II ustanowioną dla pyłu PM2,5), natomiast w zakresie pyłu PM10 do klasy C (poziom stężeń przekracza wartość dopuszczalną/docelową; należy określić obszary przekroczeń oraz dążyć do osiągnięcia wartości kryterialnych) .

Dla terenu miasta Opola został opracowany „Program ochrony powietrza dla strefy miasto Opole, ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych pyłu PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu wraz z planem działań krótkoterminowych”. Jednym z zaleceń związanych z ograniczeniem emisji ze źródeł liniowych jest remont istniejących dróg i budowa nowych odcinków, zgodnie z planami inwestycyjnymi. Działania związane z budową nowych odcinków dróg przyczyniają się do rozproszenia dotychczasowej skoncentrowanej emisji ze źródeł liniowych na istniejące i nowobudowane odcinki dróg.

Mając na uwadze, że projektowana droga ma na celu upłynnienie ruchu (inwestycja nie będzie źródłem „nowej, dodatkowej” emisji) ocenia się, że jej eksploatacja nie spowoduje pogorszenia stanu jakości powietrza w mieście Opolu.

### **klimat akustyczny**

W raporcie o oś dokonano analizy poziomu hałasu emitowanego do środowiska przez pojazdy samochodowe, poruszające się po projektowanej trasie średnicowej, w odniesieniu do wartości dopuszczalnych, określonych w załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r. poz. 112), w odniesieniu do jednej doby, z podziałem na porę dnia i nocy.

Do oceny uciążliwości akustycznej wykorzystano prognozę natężenia ruchu opracowaną przez inwestora na rok 2026r. i wynoszącą ok. 15 tyś. pojazdów na dobę. Przyjęto również średnią prędkość ruchu pojazdów samochodowych wynoszącą 50 km/h oraz 40 km/h na rondach. Poza wyznaczeniem linii o tych samych wartościach (izofon), wskazano również budynki zlokalizowane w zasięgu hałasu wytypowane do szczegółowej oceny, poprzez wykonanie obliczeń w punktach emisji zlokalizowanych 2 m przed ich elewacją na wysokości każdej kondygnacji.

Analiza terenów normowanych akustycznie znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji lub w zasięgu oddziaływania inwestycji przedstawia się następująco:

Lokalizacja terenów	Dokument na podstawie którego dokonano klasyfikacji	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalne poziomy dźwięku [dB]
Tereny położone na północ od projektowanej trasy			

Lokalizacja terenów	Dokument na podstawie którego dokonano klasyfikacji	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalne poziomy dźwięku [dB]
Tereny po zachodniej stronie ul. Prószkowskiej	Brak ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wzdłuż ul. Wyczółkowskiego - zainstalowane ekrany akustyczne od eksploatacji linii kolejowej nr 132	dzień: 61 dB noc: 56 dB
Tereny po wschodniej stronie ul. Prószkowskiej	Brak ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej przy ul. Prószkowskiej	dzień: 65 dB noc: 56 dB
Odcinek pomiędzy Odrą, a Kanalem Młynówka	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Śródmieście I – Wyspa Pasieka” w Opolu - UCHWAŁA NR XIX/173/07 Rady Miasta Opola z dnia 25 października 2007	7MW - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego - przy ul. J. Dobrego	dzień: 65 dB noc: 56 dB
		2US - wskazuje się jako przyporządkowane rodzajowi - tereny rekreacyjno-wypoczynkowe *	dzień: 65 dB
<b>Tereny położone na południe od projektowanej trasy</b>			
Od ul. Krapkowickiej do ul. Wojska Polskiego	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie Szczepanowic w Opolu – UCHWAŁA NR XXXVI/380/08 Rady Miasta Opola z dnia 25 września 2008 r.	11 MNU, 12 MNU, 15 MNU, 21 MNU – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami, z tym, że zabudowa na terenie 15 nie jest wykorzystywana zgodnie z przeznaczeniem	dzień: 65 dB noc: 56 dB
Od Kanalu Młynówka do ul. Reymonta	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego w rejonie ul. Andrzeja Struga w Opolu - UCHWAŁA Nr LXVIII/693/10 Rady Miasta Opola z dnia 27 maja 2010 r. z uwzględnieniem zmian wprowadzonych Uchwałą Nr XXIX/435/12 Rady Miasta Opola z dnia 5 lipca 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w rejonie ul. Andrzeja Struga w Opolu	1KS – teren komunikacji – Parking, na tym terenie znajduje się zabudowa mieszkaniowa przy ul. Struga	
		5MW/U – teren przeznaczony na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną i usługi przy ul. Konduktorskiej	dzień: 65 dB noc: 56 dB
		1MW – teren przeznaczony na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną przy ul. Konduktorskiej	dzień: 65 dB noc: 56 dB
Tereny od Kanalu Ulgi do Odry położone na wyspie Bolko	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Wyspy Bolko w Opolu UCHWAŁA NR LXXIV/794/ Rady Miasta Opola z dnia 28 października 2010 r.	9ZP, 10ZP - tereny przeznaczone na zieleni urządzoną - w mpzp wskazuje się je jako przyporządkowane terenom na cele rekreacyjno-wypoczynkowe *	dzień: 65 dB
Odcinek pomiędzy Odrą a Kanalem Młynówka	Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Śródmieście I – Wyspa Pasieka” w Opolu -	15MW/U, 16MW/U, 17MW/U, 18MW/U, 19 MW/U - tereny mieszkaniowo-usługowe – położone przy ul. Kropidły, Powstańców Śląskich	dzień 65 dB, noc 56 dB

Lokalizacja terenów	Dokument na podstawie którego dokonano klasyfikacji	Przeznaczenie terenu	Dopuszczalne poziomy dźwięku [dB]
	UCHWAŁA NR XIX/173/07 Rady Miasta Opola z dnia 25 października 2007 r.	9MW, 10MW, 11 MW - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego położone przy ul. 11 Listopada	dzień 65 dB, noc 56 dB

\* W przypadku niewykorzystywania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że na terenach chronionych wzdłuż planowanej trasy prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w punktach obliczeniowych zlokalizowanych przy ulicach:

- Prószkowskiej 51 (P7, P8),
- Kropidły 8, 4 i 2 (P24, P25, P26, P27),
- Powstańców Śląskich 21 (P28, P29),
- 11 Listopada 2 (P31, P32, P33).

Przekroczenia sięgają 4,9 dB w porze dziennej i 7,5 dB w porze nocnej. Ze względu na ww. występujące przekroczenia, w raporcie przeanalizowano możliwość zastosowania zabezpieczeń akustycznych. Jako działania ograniczające poziom dźwięku w środowisku wskazano zastosowanie ekranów akustycznych o łącznej długości wynoszącej ok. 492,8 m, o parametrach wskazanych w punkcie 1.4.7 niniejszej decyzji. W ramach minimalizowania oddziaływania akustycznego, na odcinku wyspy Pasieka, przewiduje się zakrzywiony ekran w kształcie półtunelu.

W związku z powyższym, wykonano powtórne obliczenia prognozowanego poziomu hałasu w punktach emisji przypisanych do budynków objętych ochroną akustyczną.

Wyniki tych obliczeń wskazują, że po zastosowaniu ekranów akustycznych klimat akustyczny na terenach zabudowy chronionej ulegnie znaczącej poprawie. W porze dziennej i nocnej dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku od projektowanej drogi w każdym analizowanym punkcie obliczeniowym zostaną dotrzymane. Ocenia się, że nieznaczne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu prognozowane w punktach obliczeniowych zlokalizowanych w okolicach projektowanego ronda przy ul. Prószkowskiej wynikają z istniejącego natężenia ruchu odbywającego się po tej ulicy. Wyjaśnienie powyższych kwestii, w tym zabezpieczenie terenów normowanych akustycznie, winno nastąpić w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz analizy porealizacyjnej, do czego zobowiązano inwestora w punktach II i III niniejszej decyzji.

Z uwagi na występującą w sąsiedztwie linię kolejową nr 132, w raporcie dokonano oceny oddziaływań skumulowanych projektowanego przedsięwzięcia z ww. inwestycją liniową. Oceny tej dokonano w oparciu o założenia dot. natężenia ruchu pociągów, prędkości pociągów, rodzaju podkładów i łączenia szyn. Uwzględniono również zabezpieczenia akustyczne projektowane w związku z budową przedmiotowej drogi (o których mowa powyżej). Z wykonanych obliczeń wynika, że prognozowany równoważny poziom dźwięku z oddziaływania skumulowanego wzrośnie średnio o 2,2 dB w porze dziennej i 5,1 dB w porze nocnej względem oddziaływania projektowanej drogi. Najwyższe wartości otrzymano dla budynków zlokalizowanych przy ul. Prószkowskiej (punkty P5+P8, przekroczenie rzędu 0,5 – 1 dB), ul. Ks. Jana Dobrego (P17, przekroczenie rzędu 2,8 – 4,8 dB). W przypadku budynku przy ul. J. Dobrego (punkt P17), analiza oddziaływań skumulowanych wykazała, że na budynek ten oddziałuje przebiegająca w pobliżu linia kolejowa i to ona powoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych. Powyższe wynika również z pomiarów poziomu hałasu kolejowego emitowanego do środowiska od przejeżdżających pociągów po linii kolejowej nr 132, na odcinku od mostu nad Odrą do wiaduktu nad kanałem Młynówka, przeprowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu w czerwcu 2015r. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie ma zasadniczego wpływu na poziom hałasu w tym miejscu. W ramach przedmiotowej inwestycji nie ma możliwości technicznych oraz

prawnych, aby zastosować skuteczne działania, które zniwelowałyby występowanie przekroczeń hałasu w obrębie tego budynku. Działania te możliwe są do wykonania w ramach planowanej do realizacji modernizacji linii kolejowej nr 132.

Niezależnie od powyższego, w niniejszej decyzji nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, której celem będzie uszczegółowienie:

- parametrów ekranów oraz rodzaju materiałów, z jakich planuje się wykonać daną przegrodę (w tym izolacyjności akustycznej i współczynnika pochłaniania elementów ekranujących) i sposobów ich optymalizacji, z uwzględnieniem ukształtowania terenu i możliwości wykorzystania materiału z inwestycji,
- rodzaju nawierzchni,

Powyższe analizy winny być przeprowadzone również z uwzględnieniem prognozy ruchu (struktury ruchu i pojazdów).

#### **pole i promieniowanie elektromagnetyczne**

Na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi nie przewiduje się oddziaływania w zakresie promieniowania elektromagnetycznego.

#### **roślinność**

Nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań na zbiorowiska roślinne oraz chronione gatunki roślin, stąd też nie wprowadzono dodatkowych działań minimalizujących to oddziaływanie. Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie, które z drzew i krzewów rosnących na działkach objętych inwestycją będą konieczne do usunięcia, stąd też w raporcie ograniczono się do określenia obszarów wycinki i wskazania w ich obrębie gatunków dominujących i ich średniego wieku. Jedynie w przypadku Parku Nadodrzańskiego, z uwagi na znaczne rozmiary rosnących tam drzew, w raporcie wskazano liczbę okazów mogących kolidować z inwestycją oraz ich gatunki, przy czym brak pewności, że wszystkie opisane drzewa będą musiały zostać usunięte. W celu jednoznacznej oceny planowanej wycinki, przeprowadzona będzie ponowna ocena oddziaływania na środowisko. Na jej etapie wykonana zostanie szczegółowa inwentaryzacja wszystkich drzew i krzewów wymagających usunięcia.

#### **zwierzęta**

W ramach planowanej inwestycji może dojść do negatywnego oddziaływania w stosunku do gatunków chronionych na etapie eksploatacji inwestycji, stąd też w niniejszej decyzji wprowadzono warunki dotyczące konieczności podjęcia dodatkowych działań minimalizujących na etapie realizacji inwestycji, które pozwolą na ograniczenie negatywnego oddziaływania, także na etapie eksploatacji. Ponieważ na etapie oceny oddziaływania na środowisko nie jest możliwe przewidzenie wszystkich oddziaływań, do jakich dojdzie na etapie eksploatacji drogi, zalecono prowadzenie przez okres 5 lat monitoringu najbardziej zagrożonych grup zwierząt. Wyniki tego monitoringu wskażą na ewentualną potrzebę podjęcia dodatkowych działań minimalizujących.

W punkcie I.2.53 decyzji nałożono na wnioskodawcę warunek zapoznania Wykonawcy prac z zapisami niniejszej decyzji oraz do przekazania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu dokumentów potwierdzających ten fakt (kopia, potwierdzona za zgodność z oryginałem oświadczenia podpisanego w tym zakresie przez Wykonawcę lub uwierzytelniona kopia umowy zawierającej te warunki).

Technologia zastosowana w przedmiotowej instalacji spełnia wymagania, o których mowa w art.143 ustawy Prawo ochrony środowiska, dotyczące w szczególności racjonalnego i ekonomicznego gospodarowania zasobami naturalnymi, tj.: piaskiem, kruszywem czy wodą. Do budowy trasy średnicowej użyte zostaną materiały budowlane

posiadające certyfikaty bezpieczeństwa i jakości, dopuszczone do użycia w budownictwie. Odpady powstałe na etapie budowy będą gromadzone w sposób selektywny, a część z nich będzie przekazywana do recyklingu. Część gleby z wykopów zostanie zagospodarowana na miejscu. Celem inwestycji jest rozładowanie uciążliwych korków w mieście poprzez dostarczenie nowej trasy komunikacyjnej o dobrej jakości technicznej. Nowa przeprawa przez Odrę spowoduje poprawę warunków środowiskowych w rejonach obecnie tworzących się zatorów, co wpłynie na lepsze rozdystrybuowanie oddziaływania akustycznego oraz zanieczyszczeń powietrza na terenie miasta Opola.

Po analizie treści Raportu, w punktach I.2, I.3 i I.4 niniejszej decyzji określono środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia oraz warunki, jakie muszą zostać uwzględnione w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, w celu zminimalizowania negatywnych skutków oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnienie potrzeby nałożenia poszczególnych warunków przedstawiono powyżej, wskazując wpływ przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska na etapie jego realizacji i likwidacji oraz eksploatacji.

W toku prowadzonego postępowania tutaj. Organ, kierując się wyłączeniem wskazanym w art. 80 ust. 2 ustawy o oś, nie dokonał, oceny zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ taki obowiązek nie istnieje w stosunku do inwestycji polegających na budowie drogi publicznej.

W punkcie II niniejszej decyzji organ zajął stanowisko o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ponieważ:

1. posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia, ujęte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, nie pozwalają w pełni ocenić jego oddziaływania na środowisko. W szczególności dotyczy to zabezpieczeń terenów normowanych akustycznie przed hałasem, zabezpieczeń obiektów zabytkowych przed drganiami i wibracjami, wycinki drzew oraz oddziaływania przedsięwzięcia na klimat oraz jego adaptacji do zmian klimatu ze wskazaniem wszelkich działań mitygujących;
2. ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami stwierdzono, iż istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, tj. projektowanej trasy średnicowej z istniejącą linią kolejową nr 132 Bytom-Wrocław. Biorąc pod uwagę również fakt, iż zapowiadana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestycja polegająca na modernizacji ww. linii kolejowej na odcinku wyspy Pasięka, w ramach zadania pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie”, tutaj. organ stoi na stanowisku, iż zasadne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej drogi,

Przy zastosowaniu warunków określonych w sentencji niniejszej decyzji przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk lub też rzadkich siedlisk przyrodniczych, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672).

Ponadto, ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia (droga klasy lokalnej o długości 1,8 km) i jego lokalizację (w odległości ok. 40 km w linii prostej do granicy państwa) nie wymaga ono przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Emisje w fazie budowy, jak i likwidacji, będą chwilowe, ograniczone przestrzennie (do miejsca prowadzenia robót budowlanych) i terminowo (do czasu prowadzenia robót). W czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska.

Ponadto organ, korzystając z uprawnienia, jakie daje przepis art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia, w punkcie IV niniejszej decyzji nałożył na Miejski Zarząd Dróg w Opolu obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem oraz na stan obiektów zabytkowych w oparciu o wyniki monitoringu, o którym mowa w punkcie III.2.

W toku postępowania tut. organ ustalił, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzą przesłanki do tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest *Charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia*

**Równocześnie odnosząc się do wniesionych w toku prowadzonego postępowania uwag stron postępowania przedstawiono poniżej stanowisko organu dotyczące podnoszonych w nich kwestii, tj.:**

Analiza zgłoszonych uwag i wniosków	
Zgłaszający/data wpływu wniosku/ uwagi do RDOŚ /	Treść zgłoszonych uwag i wniosków oraz treść wyjaśnień
<b>I postępowanie z udziałem społeczeństwa</b>	
Mieszkaniec Opola 09.07.2015r.	<p><b>Dot. negatywnych oddziaływań trasy na wizualny kształt miasta oraz na turystykę w mieście oraz stwierdzenia, iż będzie ona nieefektywna ekonomicznie i znacznie droższa niż inne alternatywne rozwiązania</b></p> <p>W zakładanym kształcie - w wariancie IIA trasa średnicowa omija centrum miasta i brak jest podstaw do stwierdzenia, że będzie miała ona negatywny wpływ na turystykę w mieście. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynika również, aby wpływała ona negatywnie na „wizualny kształt” miasta. Równocześnie, zgodnie z punktem II nin. decyzji, na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, dokonana zostanie ponowna ocena oddziaływania trasy na środowisko, w ramach której można będzie dokonać oceny zaprojektowanych rozwiązań, w tym np. doboru materiałów wykończeniowych, w celu maksymalnego ograniczenia wpływu trasy na krajobraz. Wymogi, jakie powinien spełniać raport oos, określone w art. 66 ustawy oos, nie zawierają analizy ekonomicznej przedsięwzięcia, tak więc aspekty ekonomiczne nie są objęte przedmiotem postępowania w sprawie określenia warunków środowiskowych dla przedsięwzięcia.</p> <p><b>Dot. niewłaściwych danych wejściowych do obliczania emisji zanieczyszczeń w powietrzu, zagrożeń wynikających ze stosowanych urządzeń podczas budowy, mogących naruszyć konstrukcję budynku</b></p> <p>Z uwagi na niedoprecyzowanie informacji w sprawie „niewłaściwych danych wejściowych” do obliczania emisji zanieczyszczeń w powietrzu, nie jest możliwe odniesienie się do tego zarzutów.</p> <p>Aby ograniczyć zagrożenia wynikające z prowadzonych robót budowlanych w trakcie realizacji trasy, w punkcie I.2.21 nin. decyzji określono szereg warunków, które także zagrożenia zminimalizują, m.in. opracowanie dokumentacji stanu technicznego budynków, ze szczególnym uwzględnieniem występujących zarysowań i uszkodzeń, przeprowadzenie pomiarów dynamicznych budynku w trakcie pierwszej fazy robót budowlanych, prowadzenie prac wywołujących drgania i wibracje pod specjalistycznym nadzorem. Zagadnienie zostało również omówione w uzasadnieniu decyzji.</p>
Mieszkaniec Opola 14.07.2015r.	<p><b>Dot. cyt. „pełnej obudowy trasy wraz z linią kolejową, w ramach ochrony przed nadmiernym hałasem”</b></p> <p>Powyższa propozycja została w części uwzględniona w wariancie IIA, poprzez zastosowanie ekranów półtunnelowych od strony południowej. Zabezpieczenie klimatu akustycznego na terenach normowanych akustycznie od strony północnej odbędzie się w ramach przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Pasieki w ramach zadania pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie”, ujętego w przyjętym przez rząd w 2015r. Krajowym Programie Kolejowym.</p>
Towarzystwo Przyjaciół Komunikacji Miejskiej 14.07.2015r.	<p><b>Dot. niebudzącego wątpliwości uzasadnienia do konieczności realizacji inwestycji, uspokojenia ruchu w rejonie ul. Niemodlińskiej oraz dojazdu do centrum, odniesienia się do prawa Lewisa-Mogridge’a, innych działań mogących zredukować natężenie ruchu komunikacyjnego podczas szczytu komunikacyjnego, braku rozwiązań dotyczących transportu zbiorowego w projekcie inwestycji, niekorzystnych rozwiązań w ruchu pieszo-rowerowym</b></p> <p>Wygodniejsza konfiguracja trasy w centrum miasta w postaci niezależnego przebiegu spowoduje przejście części ruchu z centrum miasta oraz wyrównanie potoków na sąsiednich przeprawach, z zachowaniem zrównoważenia funkcji czasu i długości przejazdu na tych przejazdach. Obecnie nie planuje się ruchu autobusów na projektowanej trasie, jednakże istnieje możliwość poprowadzenia nowej trasy linii komunikacji autobusowej (pod warunkiem zainteresowania ze strony operatora). Ponadto w ciągu projektowanej trasy średnicowej został zaprojektowany ciąg pieszo-rowerowy.</p>
Mieszkańcy ul. Niedziałkowskiego 14.07.2015r.	<p><b>Dot. realizacji przedsięwzięcia na terenie zabudowanym, za jaki uznano Wyspę Pasieka</b></p> <p>Wyspa Pasieka nie jest objęta ochroną konserwatorską, natomiast w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia znajdują się obiekty zabytkowe. Do wpływu trasy na te obiekty odniesiono się w uzasadnieniu decyzji.</p>



<p>e-mail, mieszkanka m. Opola 17.07.2015r.</p>	<p><b>Dot. utrudnień w ruchu pieszym mieszkańcom po wyspie oraz w kierunku przystanków autobusowych wzdłuż trasy</b> W wariancie IIA trasy wyeliminowane zostało skrzyżowanie z ul. Powstańców Śl., a więc jej budowa nie spowoduje utrudnień w ruchu pieszym. Do wprowadzenia ruchu autobusowego odniesiono się powyżej.</p>	
<p>Mieszkańcy ul. Powstańców Śl. i ul. Kropidły 17.07.2015r.</p>	<p><b>Dot.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ujęcia zbilansowanego (skumulowanego) oddziaływania kolei istniejącej, mającej ulec rozbudowie oraz trasy średnicowej, wpływu inwestycji na inne sąsiadujące ulice,</li> <li>- zbliżenia się trasy średnicowej do linii kolejowej w oparciu o ustawę o transporcie kolejowym,</li> <li>- rozwiązania odprowadzania wód opadowych z projektowanej trasy do miejskiej kanalizacji deszczowej,</li> <li>- wpływu inwestycji na przepływ wód powodziowych, prognozy ruchu i zwiększenia ilości samochodów na ul. Powstańców Śląskich, Jana Dobrego, Reymonta oraz oszacowania czasu oczekiwania na lewoskręt na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich z projektowaną trasą,</li> <li>- alternatywy dla obsługi parkingowej w związku ze zlikwidowaniem miejsc parkingowych przy ul. 11 listopada, Kochanowskiego i Powstańców Śląskich,</li> <li>- uzgodnień z Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody i Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków i Wojewódzkim Konserwatorem Zieleni, itd.</li> </ul>	<p>- Ocena skumulowanego oddziaływania projektowanej trasy z linią kolejową została dokonana w raporcie oddziaływania na środowisko, uzupełnionym w lutym 2016r. Również w ramach oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej modernizacji linii kolejowej, przebiegającej w sąsiedztwie trasy średnicowej, wymagana będzie ocena skumulowanego oddziaływania obu inwestycji.</p> <p>- Inwestycja poprawi komunikację z sąsiadującymi ulicami, ułatwi dojazd służbom ratowniczym do oddalonej przez linię kolejową Wyspy Pasięka.</p> <p>- Wody opadowe z projektowanej drogi zostaną ujęte w system kanalizacji deszczowej, co zostało szczegółowo omówione w uzasadnieniu decyzji</p> <p>- Inwestycja nie będzie miała wpływu na przepływ wód powierzchniowych; oddziaływanie przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne zostało omówione w uzasadnieniu decyzji. Szczegółowe rozwiązania w ramach projektu budowlanego będą zakładały ukształtowanie podpor nowych mostów w jednej linii z istniejącymi obiektami inżynierskimi, stąd nie przewidyje się zagrożenia powodziowego przez trasę.</p> <p>- W wariancie IIA przyjętym do realizacji, w którym wyeliminowano skrzyżowanie trasy z ul. Powstańców Śl., ruch na wyspie Pasięce nie ulegnie zmianie.</p> <p>- Zakres uzgodnień, jakie muszą zostać poczynione w trakcie procedowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego jest przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko, jest ściśle określony w art. 77 ust. 1 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2) ww. ustawy o.o.s. Zgodnie z wymienionymi wyżej przepisami, w przypadku, gdy organem właściwym do wydania decyzji jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji zasięga on wyjącznie opinii organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej (w tym przypadku Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu). Zatem uzyskanie opinii wskazanych organów na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej nie jest wymagane przepisami prawa.</p> <p>Uzgodnienie, w formie opinii, z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Opolu, związane ze sposobem zabezpieczenia budynków zabytkowych będzie dokonane na etapie opracowania projektu budowlanego, gdyż zgodnie z art. 11d. ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031), wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej musi zawierać m.in. opinię ww. organu.</p> <p>Natomiast zgodnie z art. 163 ust. 1 ustawy o.o.s. z dniem wejścia w życie tej ustawy, wojewódzki konserwator przyrody stał się regionalnym konserwatorem przyrody, który funkcjonuje w ramach regionalnej dyrekcji ochrony środowiska. Analiza oddziaływania trasy na przyrodę dokonana została więc w ramach przeprowadzonej przez RDOS oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>- sposób przeprowadzenia inwentaryzacji zieleni został omówiony w uzasadnieniu decyzji. Dodatkowo, szczegółowa inwentaryzacja drzew koniecznych do usunięcia, wraz z oceną oddziaływania planowanej wycinki na środowisko, przeprowadzona zostanie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>- kwestia parkowania samochodów na wyspie Pasięka rozwiązana będzie na etapie projektu organizacji ruchu w strefie płatnego parkowania wyspy</p>
<p>Wspólnota Mieszkańcowa ul. Kropidły 8 w Opolu 17.07.2015r.</p>	<p><b>Dot. sprzeczności raportu o.o.s z aneksem do raportu, wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska</b> W ujednoczonym raporcie o.o.s, przedłożonym w lutym 2016r. oraz w złożonych w czerwcu 2016r. wyjaśnieniach inwestora opisano przebieg procesu wariantowania wraz z uzasadnieniem wyboru wariantu inwestycyjnego. Analiza wariantów opisana jest w uzasadnieniu decyzji.</p>	

<p>Mieszkaniec ul. Niedziałkowskiego 17.07.2015r.</p>	<p>Dot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- braku odniesienia się do planowanej przebudowy linii kolejowej E30, wpływu inwestycji na przepływ wód powodziowych ze względu na budowę nowych nasypów, braku propozycji rozwiązania problemu zalewania przejazdu pod wiaduktem na ul. Prószkowskiej,</li> <li>- braku kompleksowego rozwiązania komunikacyjnego po stronie Zaodrze np. poprzez doprowadzenie planowanej drogi do ul. Wojska Polskiego,</li> <li>- braku inwentaryzacji zieleni pomiędzy ul. Krapkowicką i Prószkowską,</li> <li>- braku opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – strefa B ochrony konserwatorskiej,</li> <li>- braku analizy propagacji hałasu uwzględniającej hamowanie i ruszanie na skrzyżowaniu ze świątami ul. Powstańców Śląskich, nie uwzględnienia w obliczeniach propagacji hałasu odbić fal akustycznych poprzez taflę wodną z obiektów mostowych, nie uwzględnienia hałasu generowanego przez samochody zjeżdżające z trasy średnicowej pod wiaduktem przy ul. Powstańców Śląskich i dalej ulicą Jana Dobrego w centrum miasta oraz propozycji rozwiązania ruchu wahadłowego pod wiaduktem na ul. Powstańców Śląskich,</li> <li>- braku analizy wpływu inwestycji na przepustowość skrzyżowania wymienionych w piśmie ulic, braku szczegółowej inwentaryzacji starodrzewu przeznaczanego do wycinki w Parku Nadodrzańskim, rozwiązań transportu ciężkiego sprzętu i materiałów na terenie Wyspy Pasteka, przekroczeń norm hałasu na terenie rekreacyjnym w Parku Nadodrzańskim,</li> <li>- braku opinii i zgody Rady Miasta Opola na wycięcie pomnika przyrody, braku analizy likwidacji miejsc parkingowych</li> </ul> <p>- Ze względu na zmianę rozwiązania wariantu 2A uwagi odnośnie skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich są bezzasadne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inwentaryzacja zieleni na odcinku ul. Krapkowicka – Prószkowska została wykonana i nie wykazała cennych przyrodniczo okazów; do wpływu przedsięwzięcia na roślinność i kwestii inwentaryzacji drzew do wycinki odniesiono się w uzasadnieniu decyzji.</li> <li>- Odnosnie przekroczenia norm hałasu na terenie rekreacyjnym w Parku Nadodrzańskim, oznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Śródmieście I-Pasteka jako 9 ZP – zieleni urządzonej, należy stwierdzić, iż nie prognozuje się w tym miejscu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, określonych dla terenu rekreacyjno-wypoczynkowego, dla pory dnia. Teren parku będzie izolowany projektowanym ekranem akustycznym (prostym), będącym przedłużeniem ekranu półtunelowego, aż do koryta rzeki Odry.</li> <li>- Projektowana trasa nie rozwiązuje problemu zalewania przejazdu pod PKP w ciągu ul. Prószkowskiej.</li> <li>- realizacja inwestycji w wariantcie IIA będzie wymagała zgody Rady Miasta Opola na zniesienie ochrony pomnika przyrody, nie warunkuje ona jednak wydania decyzji środowiskowej</li> <li>- do kwestii planowanej modernizacji linii kolejowej oraz braku opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków odniesiono się powyżej</li> </ul>
<p>Mieszkaniec m. Opola 17.07.2015r.</p>	<p>Dot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zaniżonej prognozy ruchu na projektowanej trasie,</li> <li>- odstąpienia od budowy skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich i wyznaczenia trasy po wiadukcie na poziomie torów kolejowych,</li> <li>- rekompensaty uciążliwości i utraty wartości mieszkań</li> </ul> <p>- Maksymalny potok ruchu pojazdów przyjęty w raporcie oś to 12000 pojazdów/dobę.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- W wariantcie IIA nie projektuje się skrzyżowania trasy średnicowej z ul. Powstańców Śl.</li> <li>- inwestor zadeklarował pokrycie utraty wartości mieszkań, nie jest to przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej</li> </ul>
<p>Mieszkańcy m. Opola 17.07.2015r. i 22.07.2015r.</p>	<p>Dot. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bezzasadności powiązania budowy trasy średnicowej i kwestii wpływu na bezpieczeństwo, w tym bezpieczeństwo NURD na wyspie Pasteka,</li> <li>- wartości obszaru inwestycji (Park Nadodrzański) w wybranych dokumentach,</li> <li>- rozbieżności między raportem a informacjami na stronie <a href="http://www.opole.pl">www.opole.pl</a>,</li> <li>- wyjaśnienia planów rozbudowy trasy do ul. Wróblewskiego,</li> <li>- potwierdzenia występowania dużej kolonii słowika rdzawego w pobliżu ul. Krapkowickiej, oraz dzieciola czarnego w Parku Nadodrzańskim</li> </ul> <p>- informacje na stronie <a href="http://ww.opole.pl">ww.opole.pl</a> nie były przygotowywane przez RDCS, organ nie może więc odpowiadać za ich treść</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- W trakcie prowadzenia wizji lokalnych w terminach 04-09.2014 oraz 06.2015 r. nie stwierdzono występowania słowika rdzawego w pobliżu ul. Krapkowickiej, ani dzieciola czarnego w Parku Nadodrzańskim oraz drzewach planowanych do wycinki. W decyzji określono szereg warunków minimalizujących wpływ trasy, zarówno na etapie jej realizacji, jak i eksploatacji na faunę; wpływ przedsięwzięcia na przyrodę został opisany w uzasadnieniu decyzji</li> <li>- inwestycja nie pogorszy bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> </ul>

<p>Parafia Ewangelicko-Augsburska w Opolu 17.07.2015r.</p>	<p>Dot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- negatywnych oddziaływań podczas etapu budowy w zakresie hałasu i drgań, w szczególności przy zabrytkowych budynkach, powstawania zatorów drogowych - korków na projektowanej trasie w związku z lewostronnymi (brak pasów zjazdowych, większa emisja hałasu i spalin), uwzględnienia w obliczeniach propagacji hałasu ruchu motocyklowego i pojazdów uprzywilejowanych</li> </ul> <p>Kwestie negatywnych oddziaływań na zabrytkowe budynki w zakresie drgań i hałasu omówiono powyżej.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- w wariantcie IIa nie będą powstawały zatory drogowe</li> <li>- obliczenia propagacji hałasu przeprowadzono z uwzględnieniem maksymalnego obciążenia trasy ruchem samochodowym.</li> </ul>
<p>Wspólnota Mieszkańcowa z ul. Kropidły 8a i in. 17.07.2015r.</p>	<p>Dot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sprzeżności projektowanej trasy z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Śródmieście I - Wyspa Pasieka, wpływu inwestycji na obiekty zabrytkowe</li> </ul> <p>-Zgodnie z treścią art. 80 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. , poz. 353), jeżeli była przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Przepis ten jednakże nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, co oznacza, iż przy wydawaniu decyzji środowiskowej dla przedmiotowej drogi organ nie miał obowiązku analizować zgodności z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Ponadto projektowana trasa będzie realizowana zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. , poz. 2031). Jeżeli zarządca drogi realizuje przedsięwzięcie w trybie ww. ustawy, przebieg drogi nie musi być zgodny z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W świetle art. 11i ust. 2 ustawy przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) może być wydana niezależnie od tego, czy dany teren jest objęty planem miejscowym, zaś ustalenie lokalizacji drogi publicznej w tej decyzji może nastąpić niezależnie od zgodności z ustaleniami tego planu. Reasumując, decyzją ZRID, w przypadku inwestycji w zakresie dróg publicznych zastępuje pozwolenie na budowę, może ingerować w uprzednie ustalenia planu miejscowego i niekoniecznie musi być z nimi zgodna. Należy jednak podkreślić, że w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola zawarto zapis, iż przez wyspę Pasiekę przebiega droga. Zaliczona została ona do kategorii „ważniejsze drogi w śródmieściu” (plansza: „Kierunki rozwoju układu komunikacyjnego”). Łączy ona trasę krapkownicą z trasą średnicową. Nie jest zatem prawdą, że Studium przewiduje w tym miejscu jedynie kładkę pieszo-rowerową.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wpływ inwestycji na zabytki omówiony został w uzasadnieniu decyzji.</li> </ul>
<p>KOP Komitet Obrony Pasieki i Stowarzyszenie Rowerowe Piasta 17.07.2015r.</p>	<p>Dot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- odniesienia się w raporcie do skoordynowania prac budowlanych z planami rozbudowy / modernizacji linii kolejowej E30,</li> <li>- braku projektu organizacji ruchu w obszarze strefy oddziaływania,</li> <li>- zapotrzebowania na dodatkowe przepompownie ścieków w związku ze zlewniami wód deszczowych pod wiaduktem na ul. Prószkowskiej i ul. Powstańców Śląskich,</li> <li>- rzetelnej analizy ekonomicznej trasy,</li> <li>- braku klasyfikacji akustycznej terenów mieszkaniowych nieobjętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego</li> </ul> <p>- Budowa trasy będzie skoordynowana z przebudową linii kolejowej E30. Zagadnienie to omówione zostało powyżej.</p> <p>- Projekt organizacji ruchu będzie opracowany na etapie pozwolenia na realizację inwestycji.</p> <p>- Ilość przepompowni zostanie określona na etapie projektu budowlanego, jednakże wiadukt na ul. Prószkowskiej nie jest ujęty w planie inwestycji.</p> <p>- do kwestii analizy ekonomicznej odniesiono się wyżej</p> <p>- w raporcie oos uwzględniono wszystkie tereny objęte ochroną akustyczną, nie tylko te, które objęte są planami miejscowymi. Tereny mieszkaniowe będą chronione ekranami akustycznymi (na wyspie Pasieka będą to ekrany półtunelowe).</p>
<p>Mieszkaniec ul. Kossaka 21.07.2015r. 22.07.2015r.</p>	<p>Dot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zgodności inwestycji ze Studium Komunikacyjnym Aglomeracji Opolskiej – Plan rozwoju systemu komunikacyjnego</li> <li>- wad komunikacyjnych – słabego połączenia z głównymi arteriami Zaodrza, nieprzystosowania skrzyżowań do przejeżdżania wielokrotnie większego natężenia ruchu, braku podłączenia trasy do ul. Krapkowniczej</li> </ul>

	<p>- Na potrzeby budowy przeprawy przez Odrę dokumenty planistyczne miasta wskazywały od wielu lat. Pierwszy dokument Studium opracowano w 2001 r. (Uchwała Nr XXXVII/505/2001 Rady Miasta Opola z dnia 22 lutego 2001 r.). W 2005 r. uchwalono Zmianę Studium (Uchwała Nr LIV/602/05 Rady Miasta Opola z dnia 17 listopada 2005 r.). W 2010 r. Rada Miasta Opola przyjęła kolejną zmianę i obecnie obowiązuje nowy dokument Studium (Uchwała Nr LXXI/745/10 Rady Miasta Opola z dnia 26 sierpnia 2010 r.). W aktualnym dokumencie zarezerwowano tereny na przejście Trasy Średnicowej, w SUJKZP zawarto zapis, iż przez wyspę Pasiękę przebiega droga. Zaliczona została ona do kategorii „ważniejsze drogi w środowisku” (plansza: „Kierunki rozwoju układu komunikacyjnego”).</p> <p>- Trasa będzie połączona z ul. Prószkowską i nie przewiduje się połączenia z ul. Krapkowiaką. Ul. Prószkowska jest drogą wojewódzka, z kolei projektowana trasa jest drogą lokalną i ma za zadanie przejąć wyłącznie ruch lokalny, w związku z czym nie przewiduje się wielokrotnie większego natężenia ruchu niż prognozowany. Należy zauważyć, że zasadność rozwiązań komunikacyjnych nie jest przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej.</p>
<p>Współwłaściciel kamienic ul. Powstańców Śl. 26 i Kropidy 2 22.07.2015r.</p>	<p><b>Dot.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>aktualizowania obiektów zabytkowych przeznaczonych do ujęcia w gminnej ewidencji zabytków miasta Opola,</b></li> <li>- <b>określenia ilości drzew do wycinki</b></li> </ul> <p>Ujednolicony raport oś uwzględnia obiekty zabytkowe, zarówno te wpisane do rejestru zabytków (willa Helena, park miejski „Pasięka”), jak i te nieujęte w nim (m.in.: budynki przy ul. Kropidy 2, 4, 11 Listopada 8, 10, 11, 14 itd.)</p> <p>Nie przewiduje się niekorzystnego oddziaływania inwestycji na te obiekty, niemniej ze względu na ich bliskość w stosunku do budowanej drogi uzyskanie pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru lub w jego otoczeniu, zgodnie z Ustawą z o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, art. 36, pkt. 1 oraz Ustawą Prawo budowlane, art. 39 ust. 1, może być wymagane.</p> <p>Na etapie eksploatacji, a więc po zastosowaniu ewentualnych wytycznych ochrony konserwatorskiej, nie przewiduje się wystąpienia czynników negatywnego oddziaływania na zabytki figurujące w gminnych ewidencjach oraz rejestrze wojewódzkiego konserwatora zabytków.</p> <p>- do kwestii inwentaryzacji drzew przeznaczonych do wycinki odniesiono się w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Dot.</b></p> <p><b>obecności gniazdowania dzięcioła zielonego na terenie Parku Nadodrzańskiego</b></p> <p>W trakcie wizji lokalnych przeprowadzonych w terminach 04-09.2014 oraz 06.06.2015 nie stwierdzono obecności gniazd dzięcioła zielonego na drzewach w Parku Nadodrzańskim oraz drzewach planowanych do wycinki. W decyzji określono natomiast szereg warunków mających na celu ochronę ptaków, co opisano również w jej uzasadnieniu.</p>
<p>e-mail – mieszkaniec m. Opola 22.07.2015r.</p>	<p><b>Dot.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>odpowiedzi projektantów nt.: ekranów z zieleni, wzrostu hałasu i zapylenia w stosunku do linii kolejowej E30,</b></li> <li>- <b>uwzględnienia w przedmiotowym projekcie prac kolei przy modernizacji odcinka E30 na tej długości, korków na ul. Struga, 1-go Maja, Reymonta</b></li> </ul> <p>- do kwestii uwzględnienia w postępowaniu skumulowanego oddziaływania trasy z linią kolejową i modernizacji tej linii odniesiono się powyżej.</p>
<p>Mieszkaniec ul. 11 Listopada 09.07.2015r.</p> <p>wniośki kilkuset mieszkańców m. Opola 17.07.2015r. 22.07.2015r.</p>	<p><b>Dot. zgłoszenia się jako strona, w postępowaniu dotyczącym przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z interesem prawnym co do planowanej inwestycji (wniośki o identycznej treści)</b></p> <p>Przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego nie przewidują zgłaszania się do postępowania jako jego strona. Atrybut strony postępowania przysługuje podmiotom wskazanym z art. 28 ww. ustawy. W zakresie informowania stron postępowania i społeczeństwa o toczącym się postępowaniu administracyjnym, toczyło się ono w oparciu o przepisy ustawy oś. Stosownie do art. 74 ust. 3 tej ustawy, jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego (dalej k.p.a.), w myśl którego strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłoszenia. Doręczenie bądź zawiadomienie w drodze obwieszczenia publicznego jest stosowane w przypadku, gdy z góry nie można ustalić kręgu podmiotów, które powinny wziąć udział w całym postępowaniu lub w niektórych jego czynnościach. W obwieszczeniu tym powinna się także znaleźć informacja, gdzie i kiedy można się zaznajomić z materiałem dowodowym zebrany w sprawie. I to jest jedyny obowiązek, jaki spoczywa na organie względem strony w toku postępowania wyjaśniającego (vide wyrok NSA z dnia 13 stycznia 2009 r., II OSK 1635/07). W przedmiotowej sprawie ustalono, że liczba stron biorących udział w przedmiotowym postępowaniu przekracza 20. Powyższe ustalenia pozwalały więc organowi na skorzystanie z instytucji zawartej w art. 49 k.p.a. Niezależnie od powyższego, nie budzi wątpliwości, że atrybut strony w postępowaniu w sprawach wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przysługuje także właścicielom i użytkownikom wieczystym</p>

	<p>działek bezpośrednio sąsiadujących z terenem inwestycji, jak również właścicielom działek dalej położonych, jeśli zamierzona inwestycja będzie miała wpływ na ich interesy chronione przepisami prawa, które są nierozdzielnie związane z obszarem oddziaływania danej inwestycji (vide: Wyrok WSA w Opolu z dnia 24 czerwca 2014 r., sygn. akt II SA/Op 9/14). Podkreślenia wymaga zatem, iż na tym etapie postępowania administracyjnego organ nie miał obowiązku imiennego oznaczenia wszystkich stron postępowania i wskazywania ich w treści decyzji. Chociaż bowiem co do zasady obowiązek wskazania stron wynika z treści art. 107 § 1 k.p.a., to wskazana reguła ta nie dotyczy sytuacji, gdy z uwagi na przepis szczególny (tu wskazany powyżej art. 74 ust. 3 ustawy oos) znajduje zastosowanie art. 49 k.p.a. Uproszczony sposób doręczenia prawodawca przewiduje z uwagi na określone ważne przesłanki np. względ na większą ilość stron postępowania. Wprawdzie w niektórych przypadkach oznaczenie imienne strony może być niezbędne (gdy wynika z przepisu nakładającego obowiązek imiennego doręczenia orzeczenia pewnym kategoriom stron lub z innych powodów - np. w rozpatrywanej sprawie oznaczenie podmiotu, na którego rzecz wydawane jest rozstrzygnięcie, tj. inwestora). W innych przypadkach imienne wymienianie wszystkich pozostałych stron postępowania jest zbędne i byłoby niezasadne. Biorąc pod uwagę punkt widzenia wydania tego rodzaju orzeczenia, doręczanego na zasadzie art. 49 k.p.a., generalnie bez znaczenia jest określenie, kto był faktycznie traktowany jako jego strona, z uwagi na szczególny sposób doręczenia rozstrzygnięcia oraz określenia terminu wnoszenia środków odwoławczych. W sytuacji, gdy prawodawca zwolnił organy administracji od obowiązku doręczenia orzeczenia, mając na względzie potrzebę uproszczenia procedury w pewnego rodzaju sprawach, co wiąże się też m.in. ze zwolnieniem z potrzeby ponoszenia znacznych kosztów ze środków publicznych (ustalenie kręgu stron, doręczenia itp.), nieracjonalne byłoby uznanie, iż równocześnie konieczne jest ustalenie precyzyjnego kręgu stron postępowania, jedynie w celu zamieszczenia wykazu stron w orzeczeniu. W tej sytuacji uprawnione jest więc sięgnięcie do wykładni systemowej i celowościowej, która musi prowadzić do wskazanej wyżej konkluzji, o braku obowiązku zamieszczania wykazu stron w postępowaniach, gdzie doręczenia odbywają się poprzez publiczne ogłoszenie. Trafność prezentowanej wykładni potwierdza niekwestionowana wieloletnia praktyka administracyjna stosowania wskazanych regulacji w analogicznych sprawach (por. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 kwietnia 2007 r., sygn. akt IV SA/Wa 2319/06).</p>
<p><b>II postępowanie z udziałem społeczeństwa</b></p> <p><b>Komitet Obrony Pasieki</b> 10.03.2016r.</p> <p><b>Dotyczące niezgodności koncepcji budowy drogi z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego - Uchwała Rady Miasta Opola Nr XIX/173/07 z dnia 25.10.2007r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście I – Wyspa Pasieka” oraz z cyt. „obowiązującymi ustawami i rozporządzeniami:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.)</li> <li>- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 czerwca 2002 r. z późn. zm.)</li> <li>- Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z późn. zm.</li> <li>- Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, z późn. zm.</li> <li>- Ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji i zmianie ustaw powiązanych Dz.U. 2015, poz.1777</li> <li>- Ustawą z dnia 10 września 2015 r. o zmianie ustawy-Prawo ochrony środowiska Dz.U. 2015, poz. poz. 1593 + akty prawne powiązane</li> <li>- Ustawą o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu z dnia 24 kwietnia 2015 r - Dz.U.2015 - Warszawa, dnia 10 czerwca 2015 r. poz. 774</li> <li>- Obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 5 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - Dz.U. 2015, poz. 199”</li> </ul> <p>Do uwagi ustosunkowano się powyżej. Ponadto odnosząc się do niezgodności koncepcji budowy drogi z ww. aktami prawnymi tut. organ wyjaśnia, iż wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje na podstawie i w zgodności z ustawą oos. Przed jej wydaniem analizowane jest wypełnienie standardów jakości środowiska przez planowane przedsięwzięcie, i w tym przypadku również miało to miejsce, w zakresie in. aktów wykonawczych do ustawy Prawo ochrony środowiska. Ponadto, ustalone w decyzji parametry projektowanej drogi są zgodne z wymaganiami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124), będącego aktem wykonawczym do ustawy Prawo budowlane. Szczegółowe badanie zgodności z ustawą Prawo budowlane oraz aktami wykonawczymi do niej odbędzie się na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwanej dalej decyzją ZRID.</p>	

<p>Natomiast z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, brak jest podstaw do analizowania zgodności projektowanej drogi z ustawą o transporcie kolejowym.</p>	<p><b>Przeprowadzenie postępowania na podstawie tzw. „spec-ustawy”, co spowoduje ominięcie ww. aktów prawnych przed wydaniem decyzji przez RDOŚ</b></p> <p>Dla drogi publicznej, a takim przedsięwzięciem jest trasa średnicowa, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji może być wydana jest w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031) – tzw. spec ustawy lub ustawy ZRID; RDOŚ nie ma podstaw, aby ten fakt kwestionować. Natomiast faktycznie, zgodnie z art. 11; ust. 2 tej ustawy, w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (czyli ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 r. poz. 199). Stąd, zgodnie z art. 80 ustawy oos, przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie analizuje się jej zgodności z ustaleniami planu miejscowego.</p>
<p><b>Brak odpowiedzi organu na wniosek z dnia 01.02.2016r. w sprawie przeprowadzenia ponownej otwartej dla społeczeństwa rozprawy administracyjnej, która pozwoliłaby mieszkańcom na zapoznanie się ze zmodyfikowaną wersją projektu – w związku ze znaczącymi różnicami pomiędzy wariantem II a w. IIa</b></p>	<p>Rozprawa administracyjna dla społeczeństwa została przeprowadzona w dniu 08.07.2015r. z udziałem licznie zgromadzonych mieszkańców, zainteresowanych inwestycją. Przedstawiono wówczas wariant II preferowany do realizacji. Na skutek zgłoszonych na rozprawie uwag i wniosków, a także w związku z treści opinii Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w Opolu, nastąpiło zmodyfikowanie tego wariantu, w sposób uwzględniający część zgłoszonych uwag, możliwych do realizacji. Realizacja wariantu IIa w stosunku do wariantu II nie spowoduje zmiany trasy przebiegu, ani parametrów drogi, stąd organ uznał, iż nie ma potrzeby przeprowadzania ponownej rozprawy. Przy tym należy zaznaczyć, iż przeprowadzenie rozprawy nie jest czynnością obligatoryjną, gdyż zgodnie z treścią zapisu art. 36 ustawy oos: organ właściwy do wydania decyzji <u>może przeprowadzić rozprawę administracyjną</u> otwartą dla społeczeństwa. Ponadto po modyfikacji wariantu II (wprowadzonej na wniosek mieszkańców), organ <u>po raz kolejny przeprowadził procedurę udziału społeczeństwa</u>, trwającego 21 dni, umożliwiając zapoznanie się z dokumentacją, oraz zgłoszenie uwag i wniosków.</p>
<p><b>Dot. niewłaściwego prowadzenia konsultacji społecznych, które powinny zostać poddane szczegółowej kontroli i powinny być prowadzone zgodnie z rozpowszechnianym dla samorządów poradnikiem Przemysława Sadura</b></p>	<p>Udział społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu prowadzony był na podstawie i zgodnie z zapisami ustawy oos – dział III, rozdział 2 - <i>Udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji</i> – art. 33 - 38 te same ustawy. Podanie do publicznej wiadomości o przedmiocie decyzji nastąpiło zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1) poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ Udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu,</li> <li>➢ Ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie RDOŚ w Opolu (na tablicy ogłoszeń),</li> <li>➢ Ogłoszenie informacji przez obwieszczenie (zawiadomienie) w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, tj. wzdłuż ulic: <ul style="list-style-type: none"> <li>- w wariantcie 1, preferowanym na początku procedowania, czyli włącznie z zawiadomieniem nr WOOŚ.4200.3.2013.MSe.14 z dnia 12.12.2013r.: Piastowska, Niedziałkowskiego, ks. J. Dobrego, Powstańców Śląskich, Odrowążów, Pasieczna, Krapkowska, Wyczółkowskiego;</li> <li>- w wariantcie II, ostatecznie przyjętym do realizacji: zawiadomienie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.23 z dnia 26.06.2015r., oraz ponownie, po złożeniu ostatecznej wersji raportu - zawiadomienie nr WOOŚ.4200.3.2013.MW.41 z dnia 26.02.2016 r.: Piastowska, Niedziałkowskiego, ks. J. Dobrego, Kropidły, 11 Listopada, Powstańców Śląskich, Odrowążów, Pasieczna, Struga, Krapkowska, Wyczółkowskiego, Prószkowska.</li> </ul> </li> </ul> <p>Przebieg konsultacji został szczegółowo opisany w uzasadnieniu decyzji.</p> <p>Zdaniem tut. organu, nie istnieją przesłanki, dla których należałoby dokonać kontroli procedury udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji, gdyż wykonano ją zgodnie z ww. przepisami prawa. Dodatkowo, w celu ułatwienia dostępu do treści dokumentacji, raport wraz z załącznikami umieszczono na stronie internetowej RDOŚ w Opolu, co dowodzi temu, iż zarzut dot. niewłaściwego wywieszania, cyt. „marketingu szeptanego” czy poczty pantoflowej, jest bezpodstawny. Dowodem na to, iż informacja o rozpoczętym udziale społeczeństwa dotarła do zainteresowanych Opolan, jest ilość zgłoszonych uwag i wniosków, jakie wpłynęły do tut. organu.</p> <p><b>Dot. przebiegu drogi także po terenach zamkniętych PKP („brak uwagi RDOŚ w tym tenacie pomimo zgłoszenia KOP”)</b></p> <p>Tut. organ potwierdza, że realizacja inwestycji w części będzie przebiegać po terenie zamkniętym PKP. Powyższa informacja nigdy nie została przez RDOŚ podważona, ani zaprzeczona. Z tego też powodu, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 6) ustawy oos, organem właściwym do wydania przedmiotowej decyzji dla całego przedsięwzięcia jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.</p>

<p><b>Dot. zabudowy trasy półotwartym tunelem przez wyspę Pasieka – jako forma agresywna, która będzie dominować w krajobrazie dzielnicy objętej ochroną konserwatorską</b></p>	<p>Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście I – Wyspa Pasieka” w § 6 ustala zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, w tym wyznacza granice stref ochrony konserwatorskiej: „A”, „B”. Układ urbanistyczny południowej części Pasieki – na południe od linii kolejowej stanowi strefę „B” ochrony konserwatorskiej, w przeciwieństwie do strefy „A” - na północ od linii kolejowej, obejmującej strefę ścisłej ochrony konserwatorskiej.</p> <p>Żądne z wymagań określonych ww. planie dla strefy „B”, tj:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>dostosowanie nowej zabudowy w zakresie sytuacji, skali i bryły, podziałów architektonicznych do już istniejących o wartościach zabytkowych, sąsiadujących z danym terenem,</li> <li>w przypadku odbudowy budynków innych dostosowanie skali i bryły do bezpośrednio sąsiadujących,</li> <li>uzupełnianie zabudowy w formie budynków willowych,</li> <li>stosowanie kolorystyki elewacji w nawiązaniu do historycznych przekazów i ikonografii,</li> <li>wprowadzenie zakazu lokalizacji na terenie lub instalowania na elewacjach i dachach budynków urządzeń technicznych i reklamowych, bez powiązania z formą i detałm architektonicznym budynku,</li> <li>stosowanie wyłącznie materiałów naturalnych lub szlachetnych,</li> <li>dopuszczenie umieszczania tablic informacyjnych, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 8 lit. c pod warunkiem uzgodnienia z Konserwatorem Zabytków: kolorystyki, wielkości i materiałów,</li> </ol> <p>nie zostaną naruszone w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji.</p> <p>W ww. planie wyznaczono również granice strefy „K” ochrony krajobrazu kulturowego. Strefa ta obejmuje tereny znajdujące się na południe od linii kolejowej na odcinku obejmującym teren 9 ZP – tereny zieleni urządzonej oraz korytarz rzeki Odry – 8 WS. Dla terenów w granicach strefy „K” obowiązują:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>zapewnienie ekspozycji zabytkowych struktur poprzez wprowadzenie ciągów pieszych i rowerowych oraz miejsc widokowych,</li> <li>zakaz lokalizacji budynków,</li> <li>likwidacja obiektów dysharmonizujących.</li> </ol> <p>Projekt przedmiotowej inwestycji również nie narusza obowiązków wznaczonych dla strefy „K” ochrony krajobrazu kulturowego.</p> <p>Powyższe oznacza, iż nie ma prawnych przeciwwskazań do realizacji półtuneleвого ekranu akustycznego, mającego za zadanie ochronę akustyczną terenów normowanych.</p>
<p><b>Dotyczące zagrożenia bezpieczeństwem ponad stuletnich zabytkowych kamienic wpisanych do rejestru zabytków (trasa prowadzona jest w odległości ok. 2,0 m od budynków)</b></p>	<p>Trasa zostanie poprowadzona przy minimalnej odległości od najbardziej wysuniętego elementu budynku do ekranu wynoszącej 3 m (ul. Kropidły 8 oraz ul. Powstańców Śl. 26) oraz przy minimalnej odległości od najbardziej wysuniętego elementu budynku do krawędzi jezdni wynoszącej 8,6 m (ul. Kropidły 8).</p> <p>Zgodnie z treścią załącznika nr 2 do mpzp „Śródmieście – Wyspa Pasieka” jedynie dom „Villa Helena” przy ul. Kropidły 8-Ba stanowi obiekt zabytkowy ujęty w rejestrze zabytków. Pozostałe budynki i budowle (np. przy ul. 11 Listopada, Powstańców Śląskich), stanowiące obiekty zabytkowe, również objęte są ochroną konserwatorską, lecz nie są ujęte w rejestrze zabytków. Planowanie drogi i sposób realizacji robót nie przyczynią się do uszkodzeń tych obiektów, a odpowiednie metody prac i zabezpieczenia zminimalizują wpływ robót na budynki sąsiednie. Warunki prowadzenia robót w pobliżu obiektów zabytkowych określone zostały w szczególności w punkcie 1.2.21. nin. decyzji.</p> <p><b>Dotyczące wycinki drzew tj.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ wycinki znacznej liczby (ok. 25 szt.) ponad stuletnich drzew w zabytkowym Parku Nadodrzańskim, w tym pomnika przyrody oraz 5 innych drzew zgłoszonych już jako pomniki przyrody oraz wycinki wszystkich drzew na trasie wzdłuż linii kolejowej (sto kilkadziesiąt drzew)</li> <li>✓ uszkodzenia korzeni, a w następstwie obumierania najlepiej rokujących drzew, stanowiących aleje lub grupy nasadzeń</li> <li>✓ wycinki pasa zieleni w okolicy Parku Nadodrzańskiego do ul. Struga co pogorszy klimat akustyczny, stan powietrza, zacienienie, poziom wilgoci, stan podłoża (erozja), pozabawiając teren z budynkami i mieszkającymi w nich ludźmi, osłony przed wszelkimi niepożądanymi czynnikami – zarówno naturalnymi, jak i związanymi z trasą średnicową</li> </ul>

<p>Z wyjaśnień MZD, przekazanych pismem z dnia 3.06.2016 r., wynika, że wycinki drzew wzdłuż linii kolejowej E30 podyktowana jest pracami utrzymaniowymi oraz przepisami zewnętrznymi (konieczność wycinki wszystkich drzew w odległości 15 metrów od główki szyny związana z planowaną modernizacją linii kolejowej E30) – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2014r. poz. 1227) Stąd, ok. 25% uwzględnionej w raporcie oś wycinki drzew dla wariantu inwestycyjnego, związana jest z modernizacją linii kolejowej, oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a nie budową trasy średnicowej.</p> <p>W trakcie realizacji inwestycji przewidziano liczne działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na drzewa nieprzewidziane do wycinki, m.in. prowadzenie prac w zasięgu koron drzew wyłącznie w sposób ręczny, zabezpieczenie systemów korzeniowych drzew przed wyschnięciem i przymrozkami, wykonanie zabezpieczeń pozostających drzew i krzewów oraz zapewnienie odpowiedniego nadzoru nad wykonywanymi pracami. Szczegółowe warunki prowadzenia robót, zapewniające ochronę zieleni określone zostały w punktach I.2.27 do I.2.34, do zagadnienia tego odniesiono się również w uzasadnieniu decyzji.</p> <p>W ramach inwestycji planowane są nasadzenia kompensacyjne. W celu rekompensaty strat spowodowanych wycinką roślinności, zostaną wykonane nasadzenia zieleni dogęszczającej i izolacyjnej w postaci nasadzeń drzew i krzewów, które będą miały za zadanie zminimalizować ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Grupy roślinności zatrzymują także część zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, poprzez osiadanie pyłów na roślinach oraz ograniczeniu prędkości wiatru, co zwiększa opad pyłu. Nowe nasadzenia zostaną wykonane w miejscach, w których dojdzie do wycinki drzew i krzewów i nie wpynie to na bezpieczeństwo ruchu (brak widoczności).</p>	<p><b>Dotyczące oddziaływania inwestycji na stan powietrza atmosferycznego – podać dane wprowadzone do programów komputerowych</b></p>
<p>Do przeprowadzenia obliczeń wykorzystano dane wskazane w w pkt 7.1. raportu. W rozdziale tym podano cztery okresy czasowe, uwzględniające zróżnicowane natężenie ruchu w ciągu doby:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– okres 1 – szczytu komunikacyjnego porannego;</li> <li>– okres 2 – szczytu komunikacyjnego popołudniowego;</li> <li>– okres 3 – średniego natężenia ruchu w nocy</li> <li>– okres 4 – średniego natężenia ruchu w dzień</li> </ul> <p>Dla każdego wariantu podano natężenie ruchu pojazdów i ich strukturę w poszczególnych okresach, a także wielkość emisji dla poszczególnych substancji.</p>	<p><b>Dotyczące placu budowy ograniczonego do obszaru pasa drogowego szerokiego na ok. 7 m, obawa o sposób dojazdu/odjazdu maszyn budowlanych, który może sparaliżować ruch na ul. Piastowskiej str. 9</b></p>
<p>Z treści raportu wynika, że plac budowy ograniczy się do obszaru projektowanego pasa drogowego (trasy średnicowej), a nie pasa drogowego ulic Powstańców Śląskich, Kropiedy oraz 11 Listopada. Dojazd i przemieszczanie się maszyn budowlanych będzie się odbywać wzdłuż budowanego pasa drogowego, stąd nie przewiduje się zwiększonego ruchu na ul. Piastowskiej. Z uwagi na wiadukt kolejowy, przemieszczanie się samochodów ciężkich i sprzętu z ulicy Piastowskiej do projektowanej trasy jest fizycznie niemożliwe ze względu na ograniczenia skrajni drogowej.</p>	<p><b>Dotyczące zaproponowanego rozwiązania komunikacyjnego, które spowoduje, że powrót na Zaodrże, do Chmielowic, Żerkowic, Komprachcic skupi się na ul. Niemodlińskiej – jak do tej pory, a przy okazji „rozjechana zostanie dzielnica malarzy, gdyż cały ruch kołowy skierowany zostanie do lub z ronda na ul. Prószkowskiej</b> <b>Dotyczące braków w raporcie parametrów ciągu pieszo-rowerowego na całym przebiegu trasy – str.9 „rysunki przekrojowe będą wątpliwość”</b></p>
<p>Ruch samochodowy z ronda na ul. Prószkowskiej zostanie przeprowadzony we wszystkich możliwych kierunkach drogami publicznymi w zakresie zgodnym z oznakowaniem ulic i ograniczeniami w istniejącej organizacji ruchu oraz racjonalnością kierowców przy wyborze trasy. Będą to więc trasy główne, odcinki klas wyższych, które umożliwiają szybsze osiągnięcie celu.</p> <p>Ciąg pieszo-rowerowy na całym przebiegu trasy będzie posiadał szerokość 2,5 m.</p>	<p><b>Dotyczące braku opinii przez najważniejsze organy i instytucje, tj.: Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, PKP Polskie Linie Kolejowe, RZGW</b></p> <p>Zakres uzgodnień, jakie muszą zostać poczynione w trakcie procedowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie</p>



<p>znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego jest przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko, jest ściśle określony w art. 77 ust. 1 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2) ww. ustawy oś. Zgodnie z wymienionymi wyżej przepisami, w przypadku, gdy organem właściwym do wydania decyzji jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, przed wydaniem decyzji zasięga on wyłączenie opinii organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej (w tym przypadku Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu). Zatem uzyskanie opinii wskazanych organów na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej nie jest wymagane przepisami prawa.</p> <p>Natomiast zgodnie z art. 11d. ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2031), wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej musi zawierać m.in. opinie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,</li> <li>✓ właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów,</li> <li>✓ właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej – w odniesieniu do linii kolejowej,</li> <li>✓ innych organów wymaganych przepisami szczególnymi.</li> </ul> <p>Zatem opinie wskazanych w uwadze organów z mocy ww. ustawy inwestor winien dołączyć do wniosku o wydanie decyzji ZRID.</p>	<p><b>Dotyczące przejeźdnosci i wpływu inwestycji na bezpieczeństwo ruchu drogowego – wyłumaczyć</b></p> <p>Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, preferowany wariant odciaży strumień ruchu od ul. 1 Maja, zapobiegnie jego kumulacji, umożliwi alternatywne wykorzystanie dróg sąsiednich np. Marka z Jemielnicy, Struga zarówno w centrum jak i od strony Zaodrza. Daje też możliwość kierowcom kształtowania trasy podróży wewnątrz miasta w sposób racjonalny najkrótszą możliwą trasą eliminując tym samym nadmierny hałas ograniczając emisję spalin i inne pochodne ruchu w obszarze całego miasta (w ujęciu globalnym).</p>	<p><b>Dotyczące wprowadzenia nowych barier widokowych (półtwarze tunelowe zadaszenie nad projektowaną jezdnią przez Pasiekę, ekrany wzdłuż mostu kolejowego) i elementów obcych w krajobrazie, nowych barier hydrogeologicznych (kumulacja trzech mostów nad Odrą; 1 istniejący kolejowy, 1 projektowany w ciągu trasy, 1 projektowany w ciągu linii kolejowej – dodatkowe filary, most nad Młynówką – filar w środku kanału)</b></p> <p>Jedynym elementem infrastruktury drogowej, który może mieć wpływ na odbiór krajobrazu będą ogrodzenia akustyczne (ekrany półtunelowe oraz tradycyjne ekrany akustyczne), które ze względu na swoją wysokość są widoczne z daleka i zamykają perspektywę na dalszy krajobraz. Istotny jest zatem dobór odpowiednich materiałów i kolorystyki tych elementów. Na etapie wykonywania projektu budowlanego i wykonawczego, inwestor winien zwrócić szczególną uwagę, aby zostały one możliwie harmonijnie wkomponowane w otaczający je teren, a weryfikacja przyjętych rozwiązań nastąpi w trakcie ponownej oceny oos, do przeprowadzenia której inwestor został zobowiązany w punkcie II nin. decyzji.</p> <p>Zgodnie z założeniami przyjętymi w opracowaniu koncepcyjnym, lokalizacja ekranów pokrywać się będzie z ekranami wzdłuż linii kolejowej.</p> <p>Projekt budowlany, który będzie opracowany na kolejnym etapie projektu, zostanie uzgodniony z RZGW, a podpory nowych mostów zostaną zlokalizowane w jednej linii z podporami istniejących obiektów kolejowych.</p>	<p><b>Dotyczące korzyści wynikających z trasy średnicowej w kwestii bezpieczeństwa i sprawnego przejazdu pojazdów ratunkowych a także pełniące funkcję drogi ewakuacyjnej (autor uwagi twierdzi, iż taniej urządzić SOR w Szpitalu Wojskowym na Wróblewskiego i rozbudować posterunek na ul. Cmentarnej; w ościennych gminach jest mnóstwo OSP)</b></p>	<p>Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, najważniejsze korzyści z tak przeprowadzonej drogi miejskiej, to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1/ lokalizacja na południe od centrum – jest to jedyny most przez rzekę Odrę między mostem w Krapkowicach a mostem bardzo obciążonym w godzinach szczytu niemal nieprzejezdny - w ciągu ul. Piastowskiej w Opolu,</li> <li>2/ most ten i droga odciaży w znacznym stopniu obszar przed dworcem, gdzie istnieje i planowane jest powiększenie centrum przesiadkowego Opole Główne z dworcem autobusowym regionalnym i między regionalnym, autobusami miejskimi, parkingami obsługującymi oba dworce autobusowy i PKP, taksówkami.</li> </ol> <p>Poprowadzenie drogi w tym rejonie spowodowałoby zupełną niedrożność układu komunikacyjnego w tym rejonie.</p> <p>Ilość pojazdów z ulicy Piastowskiej i trasy średnicowej w sumie nie zmieściłaby się na przekrojach ulicznych w ul. 1 Maja, Korfatego i Armii Krajowej.</p> <p>3/ projektowana droga stanowi jedyny dojazd awaryjny straży pożarnej i samochodów ratunkowych do tej części wyspy Pasieka znajdującej się między torami PKP.</p> <p>Nawet transport na czas remontu domów, budowy czy rozbiórki, przeprowadzek itp. musi być w chwili obecnej prowadzony samochodami małymi, które są w stanie przejechać pod wiaduktem kolejowym przy ograniczonej skrajni, a ewakuacja w trakcie katastrof i klęsk żywiołowych jest wężej niemożliwa, ze względu na brak przejazdu pod wiaduktem, który często jest zalany wodą.</p>
--	---	---	---	---

<p>4/ trasa jest całkowicie niezależna od ruchu i sytuacji w centrum miasta, od wypadków, blokad i zatróów w centrum. Stanowić będzie drogę alternatywną dla służb ratowniczych mieszkańców miasta. Pozwoli w takich okresach utrzymać alternatywną komunikację na minimalnym poziomie. Trasa przejdzie przez część ruchu z pozostałych trzech przepraw przez Odrę, wg obecnych szacunków ok 5 tyś pojazdów osobowych na dobę.</p>	<p><b>Dotyczące klasy drogi L - cyt. „zaczęło się od klasy Z i tak zaczyna się aktualny raport, która klasyfikacja jest aktualna?” oraz miejsc występowania ścieżek rowerowych</b> W pierwotnej wersji raportu oś zakładano budowę drogi klasy Z - zbiorczej. W trakcie procedowania zasadności projektowania drogi klasy Z została przeanalizowana przez inwestora, który uznał, iż nie ma konieczności budowania drogi o większych parametrach i wyższej hierarchii (m.in. w kwestii najmniejszej szerokości drogi w liniach rozgraniczających, szerokości pasa ruchu na terenie zabudowy), jakimi charakteryzuje się droga klasy Z – zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124). Stąd zmieniono założenia i przyjęto budowę drogi klasy L – lokalnej, dla której zgodnie z ww. rozporządzeniem, najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających drogi o przekroju jednojezdniowym (m) wynosi 15 m, a najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających ulicy o przekroju jednojezdniowym wynosi 12 m. Drogi klasy L należą najczęściej do kategorii dróg gminnych, a w wyjątkowych sytuacjach do dróg powiatowych. Natomiast drogi klasy Z wyjątkowo należą do dróg gminnych, gdyż przede wszystkim należą do kategorii dróg wojewódzkich i dróg powiatowych. Projektowana droga będzie drogą gminną, co dowodzi, iż prawdziwe są informacje mówiące o klasie drogi L. Fakt realizacji drogi o klasie L został podany na rozprawie administracyjnej w dniu 08.07.2015r., a następnie w raporcie w lutym 2016r. Podkreślenia wymaga fakt, że dane podane w zakresie klasy drogi podane w raporcie oś (klasa drogi L) są zgodne z prawdą. W piśmie z dnia 3.06.2016 r. inwestor wyjaśnił, że w streszczeniu w języku niespecialistycznym, przez pomyłkę nie zostały uaktualnione parametry drogi, które analizowane były w wcześniejszych etapach przygotowania inwestycji o czym mowa powyżej. W ramach opracowania koncepcyjnego przyjęto dla wszystkich wariantów następujące podstawowe parametry drogi: droga klasy L, prędkość projektowa 40 km/h, prędkość miarodajna oraz dopuszczalna 50 km/h, szerokość minimalna pojedynczego pasa ruchu 3,5 m, szerokość ciągu pieszo-rowerowego 2,5 m, szerokość chodnika 2,0m.</p>
<p><b>Dotyczące wjazdu / zjazdu na ul. 11 Listopada</b> Zjazd / wjazd będzie obowiązywał wyłącznie dla służb przywilejowanych – ratunkowych, jako wjazd awaryjny, z uwagi na fakt, iż obecnie wjazd na Paskę przez pojazdy służb ratunkowych pod wiaduktem kolejowym na ul. Powstańców Śl. jest ograniczony, wręcz niemożliwy np. dla wozów strażni pożarnej (jest za niski i za wąski). Ponadto, na skutek uwag i wniosków zgłoszonych podczas I udziału społecznego (lipiec 2015r.), inwestor podjął decyzję o modyfikacji wariantu realizacyjnego i zrezygnował ze skrzyżowania jednopozycyjnego z ul. Powstańców Śl., tym samym uniemożliwiając wjazd pojazdów z trasy średnicowej na Paskę Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124), jako zjazd rozumie się część drogi na połączeniu z drogą nie będącą drogą publiczną lub na połączeniu drogi z dojazdem do nieruchomości przy drodze. Zjazd nie jest skrzyżowaniem. Przez wjazd na drogą rozumie się część drogi stanowiącej połączenie jezdni tej drogi z łącznicą na węzle albo z obiektem lub urządzeniem obsługi uczestników ruchu.</p>	<p><b>Dotyczące zrewitalizowanego Parku Nadodrzańkiego, bulwarów nadodrzańskich, Paski, bulwarów nad Młynówką – które zostaną zdegradowane podczas prowadzenia budowy</b> W ramach inwestycji dojdzie do degradacji łąk oznaczonych kodem 6510. Zgodnie z raportem oddziaływania to będzie niewielkie z następujących przyczyn: degradacja dotyczyć będzie niewielkiego platu, prowadzenie prac wyłącznie w obrębie pasa drogowego ograniczy degradację do minimum, siedliska 6510 występują na terenie miasta na terenach wypoczynku i rekreacji oraz są często koszone co powoduje, że utraciły swój pierwotny charakter. Organ przyjął wyjaśnienia zawarte w raporcie jako wiarygodne i poparte właściwą argumentacją. Ponadto są to siedliska położone poza obszarami Natura 2000 a więc nie podlegające ochronie jako przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000. Zgodnie z treścią raportu oś, w ww. miejscach nie zostaną zlokalizowane ani place budowy, ani bazy materiałowo-sprzętowe, ani zaplecze techniczne. Stąd budowa drogi nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska, w taki sposób, by można było mówić o degradacji jej elementów. Szczegółowe warunki dotyczące lokalizacji baz sprzętowo-materiałowych określono w punkcie 1.2.3 decyzji, w decyzji określono również szczegółowo warunki prowadzenia robót, w celu zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na środowisko.</p>
<p><b>Dotyczące 24 godzinnej gehenny trwającej wiele miesięcy w związku z prowadzeniem prac budowlanych (6.00 do 22.00 lub dłużej) w odległości 1-3 m od budynków oraz doł. nieskutecznych mat wyguszających</b></p>	

<p>Budowę całości inwestycji przewiduje się na okres ok. 2- 2,5 lata, na samej Wyspie Pasięka maksymalnie dwa sezony budowlane. Mosty budowane będą na zewnątrz wyspy, dostarczane na plac budowy i scalane, uciążliwości spowodowane będą więc głównie pracami ziemnymi i wykonywaniem podpór skrajnych tj. przyczółków mostów. W celu zminimalizowania oddziaływań akustycznych na etapie budowy, oprócz ograniczenia czasu prac generujących hałas do godzin dziennych, tj. 6:00 – 22:00 (z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne) oraz stosowania mat dźwiękoizolacyjnych, podejmowane będą także inne działania, tj. m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wyłączenie silników pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przewozu w trakcie tzw. jądowego biegu);</li> <li>– wprowadzenie i przestrzeganie ograniczeń prędkości (do 30 km/h maksymalnie) dla pojazdów poruszających się po terenie budowy,</li> <li>– odpowiednie rozplanowanie miejsc składowania materiałów budowlanych w sposób pozwalający na skrócenie tras przejazdu samochodów realizujących dostawy materiałów;</li> <li>– stosowanie sprzętu budowlanego i samochodów transportujących materiały budowlane i masy ziemne w dobrym stanie technicznym;</li> <li>– stosowanie sygnałów dźwiękowych tylko w wyjątkowych sytuacjach,</li> <li>– stosowanie tymczasowych barier dźwiękoizolacyjnych przy kompresorach i/lub generatorach;</li> <li>– zorganizowanie zaplecza budowy możliwie daleko od budynków mieszkalnych.</li> </ul> <p>Szczegółowe warunki w tym zakresie określają punkty l.2. 1. do l.2.22.</p>	<p><b>Dotyczące odległości baz sprzętowo-materiałowych min. 50 m od zabudowy mieszkaniowej - a w raporcie bazy przy: ul. Struga przy kanale Młynówka, Międzyrzecze Kanatu Ulgi i rzeki Odry (wyspa Bolko)</b></p> <p>Lokalizację baz sprzętowo - materiałowych zaproponowano w nw. miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– w okolicy skrzyżowania ul. Struga z ul. Reymonta,</li> <li>– na ul. Struga przy kanale Młynówka,</li> <li>– na terenie międzyrzecza Kanatu Ulgi i rzeki Odry (wyspa Bolko),</li> <li>– przy wiadukcie kolejowym przy skrzyżowaniu z ul. Krapkowska,</li> <li>– w okolicy projektowanego ronda na ul. Prószkowskiej,</li> </ul> <p>Każda z ww. lokalizacji powinna spełniać warunek minimum 50 metrów od zabudowy mieszkaniowej, co określono w punkcie l.2.3. decyzji.</p>
<p><b>Dotyczące korków w wielu punktach Opola, nie sprostania temu zadaniu przez trasę średnicową, gdyż korki z ul. Piastowskiej przeniosą się w rejon ul. Reymonta i ul. 1 Maja, nie zostaną zlikwidowane korki na ul. Niemodlińskiej w godzinach szczytu</b></p> <p>Budowa trzeciego mostu przez rzekę Odrę w centrum miasta poprawi sytuację komunikacyjną w mieście. Obecne dwie przeprawy są w godzinach szczytu obciążone w 100% i nie spełniają warunków przepustowości. Zgodnie z analizami dokonanymi przez inwestora nowy most ograniczy ruch w centrum miasta, m.in. o samochoody jadące z obszaru spływu ruchu dla drogi 423 w kierunku południowym. Jednocześnie przewidywane natężenie ruchu między 8-5 tys. pojazdów na dobę jest tylko kilku procentową częścią przejazdów przez rzekę Odrę. Jednocześnie taka ilość pojazdów nie będzie powodować emisji spalin poprzez stanie w korkach na ulicy Piastowskiej i ulicach sąsiednich. Trasa średnicowa prowadzić będzie ruch płynnie przez obszar wyspy, bez zakłóceń spowodowanych skrzyżowaniami i zatarami i znacznie skróci czas przejazdu z centrum do kampusu Politechniki Opolskiej, Wójtowej Wsi i Szczepanowic, czyli dzielnic, które w chwili obecnej oceniane są, jako rozwijające się najszybciej.</p>	<p><b>Dotyczące cyt. „potraktowania przez RDOS wniosku Śląskiego Towarzystwa Ornitologicznego w sprawie utworzenia użytku ekologicznego na Wyspie Bolko”, nazwanego przez autora raportu obszarem mało cennym pod względem przyrodniczym (str. 21)</b></p> <p>Po uzupełnieniach, w raporcie uwzględnione zostały walory przyrodnicze Wyspy Bolko.</p>
<p><b>Dotyczące zakwestionowania wyboru stacji monitoringu jakości powietrza Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Opolu – winna zostać użyta stacja z ul. Minorytów, nie ma stacji na ul. Armii Krajowej, jest na osiedlu Armii Krajowej</b></p> <p>W piśmie z dnia 7.05.2013 r. Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Opolu podał poziom substancji w powietrzu dla rejonu ulic: Prószkowskiej, Armii Krajowej, Struga, Reymonta, Korfantego, Piastowskiej, a więc terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, nie wskazując lokalizacji stacji monitoringu, na podstawie których określił stan powietrza - w związku z czym nie ma podstaw by stwierdzić, że WIOS w Opolu do określenia poziomu substancji w powietrzu posłużył się wynikami ze stacji pomiarowej na osiedlu Armii Krajowej. Ponadto w załączniku do raportu podano dane pomiarowe ze stacji przy ul. Minorytów oraz ze stacji zlokalizowanej na os. Armii Krajowej.</p>	

<p><b>Dotyczące odległości emitorów (pojazdów) od kilkukondygnacyjnych budynków wielorodzinnych przy ul. Kropiędzy 8a, 11 Listopada 2, Powstańców Śl. 26</b></p> <p>Z dokumentacji sprawy wynika, że minimalna odległość najbardziej wysuniętego elementu budynku do krawędzi projektowanej jezdni wynosi 7 m. Z metodyki obliczania rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, wskazanej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010, Nr 16 poz. 87) wynika, że jeżeli w odległości od pojedynczego emitora lub któregoś z emitorów w zespole, mniejszej niż 10 h znajdują się wyższe niż parterowe budynki mieszkalne lub biurowe, a także budynki żłobków itp. to należy sprawdzić czy budynki te nie są narażone na przekroczenia wartości odniesienia substancji w powietrzu lub dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu. W Raporcie przyjęto wysokość emitorów na wysokości 0,5 m, a tym samym 10 h (10x0,5m) wynosi 5m, a więc nie jest konieczne obliczanie maksymalnych stężeń na wysokości zabudowy.</p>	<p><b>Dotyczące zakwestionowania zapisu w raporcie, iż na terenie miasta Opola nie występują formy ochrony przyrody, gdyż zdaniem autorki uwagi, aktualnie chronionym krajobrazem jest krajobraz Parku Nadodrzańskiego od mostu na południe (zgodnie z zapisami w mpzp – wytyczne konserwatorskie)</b></p> <p>Formy ochrony przyrody określone zostały w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Spośród nich na terenie Opola utworzone zostały dotychczas użytki ekologiczne, przy czym żaden z nich nie jest zlokalizowany w granicach Parku Nadodrzańskiego, obecne są także pomniki przyrody, a także stanowiska gatunków chronionych.</p>
<p><b>Dotyczące propozycji zawartej w raporcie, aby Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Bolko objąć ochroną, jako jeden z najlepiej zachowanych w mieście naturalnych dla dolin rzecznych ekosystemów oczek wodnych, zadrzewień łożysk i podmokłych łąk z przyrodniczo-kulturowym założeniem parkowym Wyspy Bolko oraz wniosku ŚTO w sprawie utworzenia użytku ekologicznego na Wyspie Bolko</b></p> <p>Zgodnie z art. 44 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody ustanowienie użytku ekologicznego lub zespołu przyrodniczo-krajobrazowego następuje w drodze uchwały rady gminy, a zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu nie posiada podstaw prawnych do rozstrzygnięcia ww. wniosku Śląskiego Towarzystwa Ornitologicznego.</p>	<p><b>Dotyczące prowadzenia trasy w ścisłej zabudowie, co generuje wysokie koszty i utrudnienia</b></p> <p>Budowa drogi klasy L (lokalnej) zawsze usytuowana jest w pobliżu budynków. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpi zbliżenie do 4 budynków na Pasiece i jednego na Zaodrze, jest to więc sytuacja bardzo korzystna, a prędkości i obciążenie pojazdami zostało bardzo ograniczone (do 3,5 t).</p>
<p><b>Dotyczące rozwiązań zaproponowanych przez projektantów</b></p> <p>Zgodnie z formalnymi etapami przygotowania inwestycji, na obecnym etapie związanych z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przygotowano wyłącznie projekt koncepcyjny. Projekt budowlany, będący podstawą w zakresie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz projekt wykonawczy, które uszczegółowią przedstawione propozycje, zostaną przygotowane po uzyskaniu decyzji środowiskowej.</p>	<p><b>Dotyczące nieujęcia w planie ani w szacunkowych kosztach wiaduktu nad ul. Powstańców Śląskich str. 70-71</b></p> <p>W wariantcie preferowanym przez Inwestora nie ma potrzeby wykonywania remontu wiaduktu kolejowego. Szczegółowe wyliczenia kosztów budowy wiaduktu nad ulicą Powstańców Śląskich będzie określona na etapie projektu budowlanego i wykonawczego, po ustaleniu szczegółowych rozwiązań. Nie jest to przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej.</p>
<p><b>Dotyczące problemu efektu „kanionu” (o szerokości kilku metrów) między elewacjami istniejących budynków, a murami oporowymi i ekranami wzdłuż trasy wariantu 2A</b></p> <p>Wg zarządzającego drogą taki efekt będzie zminimalizowany kształtem ekranów oraz ich oddaleniem od budynków (ekrany będą usytuowane tuż przy jezdni), ponadto już dziś w tym obszarze znajduje się nasyt z linią kolejową i torami stacyjnymi, które i tak pozostaną i powinny być izolowane w przyszłości ekranami akustycznymi. Likwidacja trasy kolejowej E30 nie jest brana pod uwagę w żadnym z wariantów.</p>	<p><b>Dotyczące rozwiązania projektowego drogi w rejonie ulicy Powstańców Śl. – skrzyżowanie czterowłotowe czy przebieg trasy górą nad ul. Powstańców Śl. na wysokości istniejącego nasypu kolejowego, a także przejścia bezkolizyjnego nad ul. Powstańców Śl. – chodzi o drogę czy przejście dla pieszych</b></p> <p>Projektowana droga przebiega górą na wiadukcie, bez kolizji z ul. Powstańców Śl.</p>

	<p><b>Dotyczącego braku porozumienia dwóch niezależnych inwestycji tj. budowy trasy średnicowej i przebudowy linii kolejowej, a także przebiegu docelowego trasy na poziomach na drastycznie różnych poziomach</b> Zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, oba projekty zostały zwyfikowane pod kątem możliwości terenowych i technicznych. Dalsze uzgodnienia będą się odbywać na etapie projektów budowlanych dla obu przedsięwzięć. Do kwestii tej odniesiono się wyżej.</p> <p><b>Dotyczące rozwiązania zawrotki dla śmieciarek i wozów straż pożarnej na zakończeniu istniejącej ul. 11 Listopada</b> Na ulicy 11 Listopada wyznaczono teren, gdzie możliwe będą manewry zawracania dla wozów straż pożarnej, służb komunalnych i pojazdów lokalnych, z wykorzystaniem awaryjnego zjazdu z trasy dla służb ratunkowych.</p> <p><b>Dotyczące faktu, iż ulice 11 Listopada i Powstańców Śl. staną się ulicami dwukierunkowymi i znikną dotychczasowe miejsca parkingowe - potwierdzić</b> Na ul. Powstańców Śl nie powinno dojść do ingerencji w organizację ruchu, spowodowanej budową trasy średnicowej. Na ul 11 Listopada częściowo zostanie ograniczone parkowanie. Projekt budowlany będzie określał zasady poruszania się po tej ulicy.</p> <p><b>Dotyczące preferowania wariantu IIA – najdroższego i najmniej korzystnego dla flory i fauny</b> Kryteria wyboru wariantu wskazanego do realizacji opisane zostały szczegółowo w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Dotyczące kumulacji podpór trzech mostów w kwestii zagrożenia powodziowego</b> Obecne techniki projektowania posadowienia i kształtowania podpór niwelują takie zagrożenia, a projekt budowlany trasy będzie musiał uzyskać pozwolenia na usytuowanie i ukształtowanie obiektu w obrębie wód. Szczegółowe rozwiązania w ramach projektu budowlanego będą zakładały ukształtowanie podpór nowych mostów w jednej linii z istniejącymi obiektami inżynierskimi, stąd nie przewiduje się zagrożenia powodziowego przez trasę.</p> <p><b>Dotyczące realizacji wniosku zawartego na str. 245 raportu - cyt. „w celu łagodzenia konfliktów społecznych należy na kolejnych etapach przygotowania inwestycji zorganizować konsultacje społeczne dla mieszkańców, właścicieli i użytkowników terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją. Na spotkaniach zainteresowane osoby będą miały możliwość uzyskania informacji nt. szczegółowych rozwiązań projektowych oraz zgłoszenia opinii, uwag oraz wniosków. Zgodnie z zasadą „konsultuj – uwzględniaj – modyfikuj – buduj” zmiany mogą być wprowadzane na każdym etapie przygotowania inwestycji, dotyczy to zwłaszcza zabezpieczeń akustycznych, w przypadku, których kluczowa jest akceptowana przez mieszkańców.</b> Autor raportu pisząc o kolejnych etapach przygotowania inwestycji, miał na myśli etap uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Inwestor nie wyklucza takich spotkań i uzgodnień. Na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej organ wypełnił wszelkie obowiązki związane z udziałem społeczeństwa przy wydawaniu decyzji, w tym przeprowadzenie rozprawy administracyjnej. Równocześnie w punkcie IV decyzji określony został warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na realizację inwestycji drogowej. Postępowanie to przeprowadza się z udziałem społeczeństwa, a więc z zapewnieniem możliwości składania na tym etapie uwag i wniosków oraz z możliwością przeprowadzenia rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa.</p> <p><b>Dotyczące zarzutu, iż UM Opola preferuje najbardziej niekorzystny pod każdym względem (ekonomicznym, społecznym, finansowym jak i spodziewanych efektów) wariant trasy średnicowej IIA</b> Strony 98-104-112 tabeli Strona 207 tab. 33 Pod względem prognozy ruchu – str. 218-222 Str. 210-211 obszar wycinki drzew najbardziej drastyczny w wariantcie IIA Kryteria wyboru wariantu wskazanego do realizacji opisane zostały szczegółowo w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Str. 218-222 pod względem prognozy ruchu- najmniej obciążenie ruchem średnicówki w wariantcie IIA, najniższy wpływ na obniżenie obciążenia ruchem głównych ulic Opola i tylko 3% spadek obciążenia ruchem ul. Piastowskiej</b> Spadek obciążenia ruchem ul. Piastowskiej tylko o 3% wynika z porównania ilości pojazdów prognozowanych do ilości obecnie jeżdżących. Jednak niewątpliwie jest, że ilość pojazdów na Trasie Średnicowej wahać się będzie od 5-8 tys na dobę, a ta ilość jest już znaczącym udziałem i wynosi ok 50% wartości takiej, jaka</p>
--	---

	<p>będzie wówczas występowała w ciągu ul. Piastowskiej. Należy nadmienić, że przepustowość ul. Piastowskiej jest już wyczerpana, stąd tak często występują zatory i ciągi spowolniony ruch za wyjątkiem godzin nocnych.</p> <p><b>Dotyczące przygotowywanej przez PKP inwestycji polegającej na modernizacji i przebudowie linii kolejowej – w kwestii jej sąsiedztwa z trasą średnicową i kolizjami w kilku miejscach oraz dotyczące pytania: czy można wydać dwie niezależne i nieodnoszące się do siebie decyzje środowiskowe na dwa niezależne przedsięwzięcia bezpośrednio ze sobą sąsiadujące i kolidujące oraz realizowane w tym samym terminie – w kwestii skumulowanych problemów i uciążliwości</b></p> <p>Jak wspomniano wyżej, zgodnie z wyjaśnieniami inwestora, oba projekty zostały zweryfikowane pod kątem możliwości terenowych i technicznych. Dalsze uzgodnienia będą się odbywać na etapie projektów budowlanych dla obu przedsięwzięć. Zgodnie z przepisami art. 3 ust. 1 pkt 13) ustawy oś, jako jedno przedsięwzięcie należy traktować przedsięwzięcia powiązane technologicznie, także, jeżeli są one realizowane przez różne podmioty. W przypadku trasy średnicowej i linii kolejowej nie można więc mówić o jednym przedsięwzięciu, w związku z czym dla obu przedsięwzięć należy wydać odrębne decyzje środowiskowe. Nie oznacza to jednak, że w postępowaniu w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla trasy nie uwzględniono istnienia linii kolejowej, ponieważ oceniono oddziaływanie skumulowane obu przedsięwzięć. Brak było natomiast w chwili obecnej podstaw do oceny takiego oddziaływania dla modernizacji linii kolejowej – z uwagi na fakt, że nie złożono wniosku o udzielenie decyzji środowiskowej i brak jest materiałów do dokonania takiej oceny. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa, przy jego rozpatrywaniu również zostanie poddane ocenie oddziaływanie skumulowane obu przedsięwzięć i określone warunki, wynikające z takiej oceny.</p> <p><b>Dotyczące stwierdzenia, że decyzja winna być negatywna z trzech powodów: w raporcie wykazano, iż wariant IIa jest najgorszy pod każdym względem z trzech przedstawionych, nie spełnia pokładanych nadziei w zmniejszeniu obciążenia ruchem głównych ulic miasta ze szczególnym uwzględnieniem ul. Piastowskiej, nie uwzględniono w raporcie prac przygotowawczych przez PKP polegających na przebudowie stycznego ze średnicową w wariantcie IIa odcinka linii kolejowej</b></p> <p>W ocenie Inwestora wszystkie 3 warianty są podobne, jednak preferuje się wariant najbardziej bezpieczny i efektywny pod względem ruchowym. Wariant ten jednocześnie zabezpiecza mieszkańców wyspy Pasięka pod względem bezpieczeństwa (dojazdy awaryjne niemożliwe w aktualnym układzie) oraz gwarantuje brak wpływu na ruch lokalny wzdłuż ul. Powstańców Śląskich (przejazd planowanej trasy jest bezkolizyjny, bez połączenia pomiędzy tą ulicą, a planowaną trasą średnicową). Po analizie przedstawionych wariantów przedsięwzięcia, organ nie znalazł podstaw, aby kwestionować uzasadnienie wyboru wariantu przez inwestora, o czy mowa w uzasadnieniu decyzji. Kwestię skumulowanego oddziaływania obu przedsięwzięć omówiono powyżej.</p>
16.03.2016r.	<p><b>Dotyczące parametrów drogi - trasy średnicowej, tj. rozbieżności w raporcie dotyczące parametrów trasy, tj. klasy drogi, prędkości, projektywnej, miarodajnej, dopuszczalnej, szerokości pasów ruchu, chodników, szerokości pasa drogowego</b></p> <p>Kwestia parametrów drogi została omówiona powyżej.</p>
	<p><b>Dotyczące rozbieżności między informacjami zawartymi w raporcie z 2015 roku, a w ulotce rozpowszechnianej wśród opolan dla potrzeb konsultacji społecznych, a także z zapewnieniami przedstawicieli UM i MZD w ramach rozprawy administracyjnej i spotkań z mieszkańcami,</b></p> <p>Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, jako organ właściwy do wydania przedmiotowej decyzji, nie ma wpływu na jakość, poprawność itp. informacji zawartych w innych dokumentach, niezwiązanych z postępowaniem w sprawie wydania decyzji środowiskowej, w tym na cyt. „ulotkę rozpowszechnianą dla potrzeb konsultacji społecznych”. Ponadto należy podkreślić, iż konsultacje społeczne przeprowadzone w dniu 26.10.2015r. wynikały z zarządzenia Prezydenta Miasta Opola z dnia 2.09.2015r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami miasta Opola w sprawie nowej przeprawy przez Odrę, w którym określono, iż będą one przeprowadzone w formie ankiety oraz konsultacji internetowych poprzez interaktywny arkusz ankiety. Biorąc pod uwagę powyższe, nie należy porównywać udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji z konsultacjami społecznymi – badaniem ankietowym, zarówno pod względem procedury, jak i przekazywanych informacji.</p> <p>Odnosnie zaś rozbieżności między raportem z 2015r. a zapewnieniami przedstawicieli UM i MZD podczas rozprawy wyjaśniam, iż na skutek m.in. przeprowadzonej procedury udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji, w tym rozprawy administracyjnej, tut. organ wzywał inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływanie na środowisko, czego efektem jest uzupełniony raport oś, złożony w RDOŚ w Opolu w lutym 2016r., udośćniony społeczeństwu w udziale społeczeństwa, także na stronie www.RDOŚ w Opolu.</p>

<p>Dotyczące wniosku o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ podanie cyt. „absolutnie najwyższej, nieprzekraczalnej wartości parametrów drogi” (osobno dla poszczególnych odcinków),</li> <li>✓ podanie maksymalnej, nieprzekraczalnej skali usuwania zieleni i wyburzenia budynków oraz przewidziany los budynku przy ul. Kropidły 8-8A.</li> </ul> <p>W ramach opracowania koncepcyjnego przyjęto dla wszystkich wariantów następujące podstawowe parametry drogi: droga klasy L, prędkość projektowa 40 km/h, prędkości miarodajna oraz dopuszczalna 50 km/h, szerokość minimalna pojedynczego pasa ruchu 3,5 m, szerokość ciągu pieszo-rowerowego 2,5 m, szerokość chodnika 2,0m. Zgodnie z zapewnieniami inwestora, w wariancie realizacyjnym IIA nie przewiduje się wyburzeń żadnych budynków mieszkalnych (planowane są wyburzenia garaży-budynków gospodarczych przy ul. Powstańców Śl.), w tym również budynku przy ul. Kropidły 8-8a.</p> <p><b>Dotyczące wniosku o zorganizowanie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, ogłoszenie jej z zachowaniem przewidzianych terminów i procedur i ogłoszenie na nowo odpowiednio wydłużonego terminu na składanie uwag</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące nieujęcia w obliczeniach emisji hałasu budynku przy ul. Kropidły 8-8a</b></p> <p>Wyniki obliczeń hałasu (tab. o nr od 22 do 24 raportu) uwzględniają cyt. „adres ul. Kropidły 6”, który w rzeczywistości jest adresem ul. Kropidły 8-8a. Autor raportu nieopatrznie w opisie przyjął zamiast adresu – numer działki, gdyż budynek przy ul. Kropidły 8-8a znajduje się na działce o nr 6. Powyższe potwierdzają wyniki obliczeń przedstawione na mapach z izofonami. Ponadto, jak wynika z map ewidencyjnych analizowanego terenu, nie widnieje na nich adres ul. Kropidły 6, co dodatkowo potwierdza fakt omyłki w zapisie.</p> <p><b>Dotyczące wydania negatywnej decyzji w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące sprzeczności w zakresie wniosków stawianych w raporcie (w domyśle- raporcie – wersja ostateczna) z wnioskami z wcześniejszych jego wersji (pierwotna treść raportu oraz aneks do raportu), pomimo tego, iż opracowany został przez tych samych autorów w oparciu o ten sam materiał badawczy</b></p> <p>Uwaga bezzasadna; modyfikacje raportu wynikały z uwzględnienia postulatów mieszkańców i uwag wnoszonych w trakcie postępowanie, w celu obniżenia uciążliwości inwestycji. Śląd też należy odnosić się do ostatecznej wersji raportu, a wcześniejsze jego wersje uznać za archiwalne.</p> <p><b>Dotyczące promowania w raporcie, jako najkorzystniejszego, wariantu budowy trasy, tego, który pozostaje w zgodzie z oczekiwaniami i założeniami inwestora</b></p> <p>Kryteria wyboru wariantu wskazanego do realizacji opisane zostały szczegółowo w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Dotyczące wycinki drzew o powierzchni 74 m<sup>2</sup> stanowiącej ok. 1/4 powierzchni parku na Wyspie Pasięka oraz stwierdzenia, iż inwestycja jest nie do zaakceptowania z uwagi na ingerencję w przyrodę w okolicach kamienicy Villa Helena</b></p> <p>Zagadnienie wycinki drzew i ingerencji planowanej trasy w przyrodę omówiono w uzasadnieniu decyzji</p> <p><b>Dotyczące pozbawienia raportu mocy dowodowej z uwagi na fakt, iż jako dokument „prywatny”, a nie opinia biegłego sporządzana na zamówienie inwestora, foruje jego rozwiązania i pozbawiona jest waloru obiektywnej oceny</b></p> <p>Zgodnie z utwalonym orzecnictwem sądów administracyjnych, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ma charakter dokumentu prywatnego inwestora będącego dowodem w postępowaniu administracyjnym. Raport oceniany jest przez organ wydający decyzję określającą uwarunkowania środowiskowe, a uczestnicy postępowania mają możliwość zgłoszenia zastrzeżeń dotyczących tego dowodu. Zastrzeżenia te jednak nie mogą być głośnie, lecz powinny być poparte np. ekspertyzą, która w sposób udokumentowany wskazuje na wady raportu. (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 marca 2009 r., sygn. akt II OSK 383/08, wyrok NSA z dnia 23 lutego 2007 r., sygn. akt II OSK 363/06. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Lublinie z dnia 31 marca 2011 r., sygn. akt II SA/Lu 845/10).</p> <p><b>Dotyczące braku opinii konserwatora zabytków</b></p>	<p>Wspólnota Mieszkaniowa ul. Kropidły 8A i Wspólnota Mieszkaniowej Kropidły 8 (w tym kancelaria ADWOKACI) 16.03.2016r.</p>
---	---

	<p>Zagadnienie omówione wyżej.</p> <p><b>Dotyczące zarzutu, iż raport mało uwagi poświęca realizacji inwestycji, liczonej w latach, która spowoduje nieodwracalne zmiany w faunie i florze oraz architekturze Wyspy Pasieka</b></p> <p>Minimalny okres budowy w obrębie wyspy Pasieka to dwa sezony budowlane. Raport odnosi się do okresu budowy, również decyzja zawiera szereg warunków, które należy spełnić na etapie realizacji (punkty 1.2.1. do 1.2.52.). Do oddziaływania tego etapu prac na środowisko odniesiono się również szeroko w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Dotyczące wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (zawartości wniosku oraz spehienia przepisów prawa budowlanego)</b></p> <p>Organem właściwym do prowadzenia i wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji trasy średnicowej będzie Wojewoda Opolski. Zawartość wniosku, a także spehienie przepisów prawa budowlanego, będzie przestrzegana przez projektantów, a następnie zweryfikowana przez organ wydający decyzję ZRID.</p> <p><b>Dotyczące zarzutów, iż trasa w wariantcie IIa jest przelotowa, nie ma zjazdów rowerowych (oprócz jednego na Pasiece), nie ma połączenia z Pasieką (poza zjazdem/wjazdem awaryjnym)</b></p> <p>Na wniosek mieszkańców o ograniczeniu ruchu ciężkiego, w celu obniżenia uciążliwości akustycznych, nie zakłada się ruchu ciężarowego i autobusowego na projektowanej drodze. Przystanki autobusowe dla mieszkańców będą zlokalizowane, jak przed budową drogi. Trasa rowerowa na obiektach budowanych jest połączona ze ścieżką rowerową wzdłuż kanału Młynówka i istniejącymi szlakami z pozostałymi obszarami miasta. Na wniosek mieszkańców wyspy, w celu pełnego ekranowania, trasę wyniesiono nad ulicę Powstańców Śl. W proponowanym rozwiązaniu zrezygnowano z połączenia drogi ze ścieżką w tamtym rejonie.</p> <p><b>Dotyczące zarzutów, iż trasa narusza prawa własności i zagraża zabytkowym budynkom w trakcie jej realizacji i eksploatacji, pozbawia mieszkańców osłony, którą stanowią pas bogatej, istniejącej zieleni, narusza krajobraz kulturowy chroniony konserwatorskimi uwarunkowaniami</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące uzyskania odpowiedzi na temat, z czego mieszkańcy Pasieki będą czerpać korzyści</b></p> <p>Korzyści czerpać będą mieszkańcy Opola i centrum miasta. Bezpośrednią korzyścią mieszkańców Pasieki będzie zapewnienie dojazdu służb ratowniczych do tej części wyspy, zapewnienie szybkiej ewakuacji i możliwe usuwanie zagrożeń. Należy pamiętać, iż droga ta będzie pełniła również rolę drogi serwisowej i awaryjnej dla trasy kolejowej na czas awarii i zdarzeń na terenie torów stacyjnych i szlakowych – wynika to z usytuowania trasy w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej.</p> <p><b>Dotyczące zagrożenia bezpieczeństwa ponad stuletnich zabytkowych kamienic wpisanych do rejestru zabytków (trasa prowadzona jest w odległości ok. 1,0 m – 3,0 m od budynków – ul. Kropidły 8a, ul. Powstańców Śl. 26, ul. Powstańców Śl. 21, ul. 11 Listopada 2)</b></p> <p>Trasa zostanie poprowadzona przy minimalnej odległości od najbardziej wysuniętego elementu budynku do ekranu wynoszącej 3 m (ul. Kropidły 8 oraz ul. Powstańców Śl. 26) oraz przy minimalnej odległości od najbardziej wysuniętego elementu budynku do Kryteria wyboru wariantu wskazanego do realizacji opisane zostały szczebelowo w uzasadnieniu decyzji. krawędzi jezdni wynoszącej 8,6 m (ul. Kropidły 8). Zatem podane przez autora uwagi: informacje są nieprawdziwe, gdyż najmniejsza odległość jezdni od budynków (krawędzi budynku ul. Kropidły 8) wyniesie 8,6 m.</p> <p>Zgodnie z treścią załącznika nr 2 do mpzp „Śródmieście – Wyspa Pasieka” spośród kamienic znajdujących się po stronie południowej tej części Pasieki, obiekt zabytkowy ujęty w rejestrze zabytków stanowi dom „Villa Helena” przy ul. Kropidły 8-8a. Pozostałe budynki i budowle (np. przy ul. 11 Listopada, Powstańców Śląskich) stanowią obiekty zabytkowe, nieujęte w rejestrze zabytków.</p> <p>Zagadnienie ochrony budynków w trakcie realizacji inwestycji omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące podania rozwiązań, które spełnią warunki wymienione w raporcie w rozdziale pt. Walory krajobrazowe, str. 235-236</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące ilości drzew przewidzianych do wycinki a powierzchni – str. 187-189</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p>
17.03.2016r.	



	<p><b>Dotyczące oddziaływania inwestycji na gatunek gawrona (różnica pomiędzy noclegowiskiem nielęgowym gawronów a ich kolonią lęgową) w związku z faktem, iż jest to gatunek zagrożony wyginięciem w skali kraju wg kryteriów IUCN (Międzynarodowa Unia Ochrony Przyrody) – str. 192</b></p> <p>Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie (str. 192), w Parku Nadodrzańskim występuje populacja lęgowa gawrona. Największe skupiska gniazd znajdują się w jego środkowej części, w znacznym oddaleniu od planowanej inwestycji. Park wykorzystywany jest również jako miejsce gromadzenia się na noc po przylocie z żerowisk. Przeprowadzone oględziny wykazały, że na żadnym z drzew przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono gniazd gawrona. Dodatkowo raport wskazał, że czynnikiem mogącym mieć wpływ na populację gawronów jest dostęp do bazy zerowej (odpowiedni układ zasiewów, mozaika siedliskowa). Raport wykazał, że w przypadku przedmiotowej inwestycji czynnik zajętości terenów odpowiednich dla gawrona nie jest kluczowym dla populacji żyjącej w Parku Nadodrzańskim. Raport wskazał również, że ptaki żyjące w mieście cechuje wiele adaptacji pozwalających im przetrwać w takim środowisku. Stąd też ocena, że planowana inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na ten gatunek, zarówno w skali lokalnej jak i krajowej, została przez organ przyjęta jako właściwa i poparta odpowiednią argumentacją.</p> <p><b>Dotyczące kompensacji nasadzeniami (w związku z wycinką stuletnich drzew), które mogą nie przetrwać z uwagi na coraz trudniejsze warunki naturalne i coraz mniejszą dbałość władz o zieleni w mieście</b></p> <p>Kwestia ta omówiona została powyżej</p> <p><b>Dotyczące użycia w programie komputerowym danych prognozowanych na rok 2026 i przyjęcia założenia, że wówczas będą jeździć samochody o lepszych parametrach technicznych – bardziej ekologiczne</b></p> <p><b>Przeanalizowania załącznika nr 3 - odpowiedź na pytanie, co to jest „wariant 0”</b></p> <p>Powyższe działanie jest zgodne z obserwowaną od wielu lat tendencją o stałej poprawie parku samochodowego na terenie Polski. Z roku na rok, produkowane są coraz to nowocześniejsze i cichsze samochody o lepszych parametrach technicznych. Jako dowód można wymienić normy emisji spalin (Euro 5, Euro 6 itd.), które mają wpływ nie tylko na emisję zanieczyszczeń do powietrza, ale również na emisję hałasu.</p> <p>Wariant „0” to wariant polegający na niepodejmowaniu inwestycji, tj. braku budowy trasy średnicowej.</p> <p><b>Dotyczące skutków wykonywanych robót budowlanych na stan techniczny budynków zabytkowych (drgania, wibracje), pytanie czy nastąpi natychmiastowy nakaz ze strony nadzoru budowlanego o konieczności wyprawki</b></p> <p>Zagadnienie skutków robót budowlanych omówione zostało powyżej. Odnosząc się do nakazu wyprawki, właściwym do podejmowania takich decyzji jest organ nadzoru budowlanego.</p> <p><b>Dotyczące realizacji wniosku zawartego na str. 245 raportu - cyt. „w celu łagodzenia konfliktów społecznych należy na kolejnych etapach przygotowania inwestycji zorganizować konsultacje społeczne dla mieszkańców, właścicieli i użytkowników terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją. Na spotkaniach zainteresowane osoby będą miały możliwość uzyskania informacji nt. szczegółowych rozwiązań projektowych oraz zgłoszenia opinii, uwag oraz wniosków – powtórzone</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące jakości ocen zawartych w raporcie – podważające oceny w zakresie powietrza i hałasu – str. 252</b></p> <p>Wspomniany rozdział dotyczy: „raportkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy podczas sporządzania raportu”. Autorzy raportu wymieniają w nim czynniki, które mogą mieć wpływ na wyniki prognozowania w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Podsumowanie, mówiące o tym, że: „nie stwierdzono znaczących i istotnych dla przedmiotu raportu braków w dostępnych informacjach dotyczących zarówno aktualnego stanu środowiska jak i planowanej inwestycji”, uwzględnia wymienione wyżej czynniki, które zostały wzięte pod uwagę z zastosowaniem zasady przeczności tj. uwzględniania niekorzystnych warunków.</p> <p><b>Dotyczące pisma PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala Biuro Zarządu z Warszawy z dnia 14.03.2016r. w związku z artykułem z Gazety Wyborczej z dnia 02.03.2016r.</b></p>
--	---

	<p>Z ww. pisma wynika, iż w chwili obecnej PKP Polskie Linie Kolejowe nie posiada dokumentacji, zarówno w fazie koncepcji, jak i projektu budowlanego, dla inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej E-30 na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Opole Zachodnie”. Obecnie prowadzone prace przedprojektowe – studium wykonalności dotyczą jedynie robót modernizacyjnych fragmentu linii kolejowej E-30 wraz z infrastrukturą towarzyszącą – i nie stanowią inwestycji wspólnej z planowaną trasą średnicową. Ponadto w piśmie zawarto informacje, że przedstawiciel PKP oraz projektant dokumentacji przedprojektowej (dot. modernizacji linii E30) zapoznali się z założeniami planowanej w Opolu trasy średnicowej. Co oznacza, iż obu stronom znane są ich plany inwestycyjne, a jak wyjaśniono powyżej, w ramach procedury uzyskania decyzji środowiskowej nie ma obowiązku uzyskiwania uzgodnień czy opinii właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej. Ponadto tut. organ wyjaśnia, iż obie wymienione wyżej inwestycje nie stanowią wspólnego przedsięwzięcia.</p> <p>W przypadku złożenia przez PKP wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Pasięki zostanie wszczęte postępowanie administracyjne w tym przedmiocie. Wówczas, w ramach tego postępowania, tut. organ również (tak jak dla trasy średnicowej) przeanalizuje możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych oraz natęży ograniczenia, w związku z ich wystąpieniem. Także wówczas w analizowanym raporcie oś, w obliczeniach propagacji hałasu, winne zostać uwzględnione zmienione dane nt. ilości, tonażu czy prędkości pociągów. Tut. organ w szczególności przyjrzy się oddziaływaniom negatywnym, jakie mogą wystąpić po północnej stronie projektowanej trasy, jak i modernizowanej linii kolejowej – z uwagi na zabezpieczenie terenów normowanych znajdujących się po południowej stronie.</p> <p>Ponadto, jak wynika z przytoczonego artykułu prasowego, modernizacja linii kolejowej (w domyśle- na terenie Pasięki) nie zwiększy obszaru dotychczas zajmowanego przez kolej, a prace nie wyjdą poza obecny przebieg linii kolejowej, linia jest dwutorowa i taka pozostanie. Jednakże są to jedynie doniesienia prasowe, organ właściwy do wydania decyzji środowiskowej wszczynając postępowanie administracyjne na wniosek (zadanie) strony, a na dzień wydawania przedmiotowej decyzji, ani w trakcie jej procedowania, nie wpłynął wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dotyczący wymienionego wyżej przedsięwzięcia</p>
	<p><b>Dotyczące wskazania przez organ, na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy oś, wariantu dopuszczonego do realizacji - w związku z tym, iż zdaniem autorów uwagi, wariant najkorzystniejszy dla środowiska nie jest wariantem preferowanym przez wnioskodawcę</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p>
	<p><b>Dotyczące sprzeczności w raporcie co do klasy i parametrów planowanej drogi – powtórzona uwaga – zarzut manipulowania lub mataczenia</b></p> <p>Patrz odpowiedź na uwagi i wnioski Komitetu Obrony Pasięki i in.(data wpływu do RDOŚ w Opolu: 10.03.2016 r.).</p>
	<p><b>Dotyczące wątpliwości co do klasy projektowanej drogi – gminnej - lokalnej w związku z zapisami w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola (cyt. trasa średnicowa winna posiadać parametry ulicy G 2 x 2 z dopuszczeniem G 1 x 4 o minimalnej szerokości w liniach rozgraniczających 35m a także z dopuszczeniem przejściowo Z 1 x 2”</b></p> <p>Patrz odpowiedź na uwagi i wnioski Komitetu Obrony Pasięki i in.(data wpływu do RDOŚ w Opolu: 10.03.2016 r.).</p>
	<p><b>Dotyczące kwestii spełnienia wymagań określonych w art. 43 ust. 1 ustawy (w domyśle - ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) odnośnie odległości budynków od krawędzi jezdni – w przypadku realizacji drogi powiatowej, wynoszącej w terenie zabudowanym min. 8 m, gdyż warunek ten nie zostanie spełniony dla budynków pomiędzy ulicą 11 Listopada</b></p> <p>Trasa średnicowa projektowana jest jako droga gminna lokalna 1/2. Zbliżenia do budynków następują w trzech miejscach; minimalna odległość drogi od budynków w takim przypadku wynosi, zgodnie ze wspomnianą ustawą o drogach publicznych, 6m. W przypadku braku możliwości zachowania odległości normatywnych możliwe jest uzyskanie na etapie projektu budowlanego odstępstwa od tych wymagań. W miastach takie zbliżenie drogi do zabudowy występuje bardzo często.</p>
	<p><b>Dotyczące wadliwie zaprojektowanej infrastruktury ruchu rowerowego, co zagraża bezpieczeństwu życia ludzi (w tym rowerzystów):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Dotyczące wyznaczenia na skrzyżowaniach odcinków wydzielonych z chodnika dróg dla rowerów do przejazdów dla rowerzystów przez ulice poprzeczne w sposób powodujący oddalenie toru jazdy rowerzysty od krawędzi jezdni kilkanaście metrów przed skrzyżowaniem i wpuszczeniem w oś przejazdu dla rowerzystów. Dopuszczenie do poruszania się rowerzysty wzdłuż łuku skrzyżowania powoduje zmylenie kierowców co do rzeczywistego kierunku poruszania się rowerzysty. Mogą nie zorientować się w porę, że zamierza on przeciąć przecznice, a nie skrócić wzdłuż niej.</b></li> <li>2. <b>Dotyczące podwójnego przejścia dla pieszych na odcinku kilkadziesiątu metrów i konieczności dwukrotnej zmiany strony ulicy przez wszystkich, zarówno pieszych jak, i rowerzystów, na ul. Struga. Jest to zwielokrotnienie liczby kolizji pieszych i rowerzystów z samochodami.</b></li> </ol>

	<p>3. <i>Dotyczące wyznaczenia przejazdów dla rowerzystów dla rowerzystów w miejscach gdzie zaprojektowano przejścia dla pieszych.</i></p> <p>4. <i>Dotyczące wykonania infrastruktury dla rowerzystów, w tym ciągów pieszo-rowerowych z nawierzchni bitumicznej, a na przecięciu ze zjazdami zachowania ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów / ciągu pieszo-rowerowego (przy odpowiednim wzmocnieniu podbudowy), a nie zjazdu.</i></p> <p>Infrastruktura w zakresie obsługi ruchu pieszo-rowerowego (chodniki i ciągi pieszo-rowerowe) została zaprojektowana w taki sposób, aby jak najmniej poszerzać pas drogowy, przez co zminimalizować negatywny wpływ na istniejącą zabudowę.</p> <p>Rozwiązania w zakresie powyższej infrastruktury są na tym etapie projektem koncepcyjnymi. Jeżeli podczas opracowywania projektu budowlanego będzie możliwe poprawienie przedstawionych rozwiązań, a nowe rozwiązania nie będą mieć negatywnych skutków np. na przybliżenie do istniejących zabudowań, to Inwestor dokona takich korekt w projekcie.</p>
<p>Mieszkaniec ul. Kropidły 8 21.03.2016r.</p>	<p><i>Dotyczące zasadności budowy trasy średnicowej i jej zgodności z przepisami</i> <i>- poprzez zastosowanie tzw. spec ustawy, zakwestionowanie przedmiotowej drogi jako inwestycji celu publicznego – odniesienie się do zasady proporcjonalności wyrażonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP</i></p> <p>Zagadnienie zasadności budowy trasy i jej zgodność z przepisami omówione zostało powyżej.</p> <p>Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1774, 1777, z 2016 r. poz. 66), celem publicznym w rozumieniu ustawy jest m.in. wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.</p> <p><i>Dotyczące nieznanego przedmiotu postępowania i konsultacji społecznych – - nieścisłości i rozbieżności w raporcie dotyczące parametrów drogi,</i> <i>- odmiennych wersji dotyczących trasy średnicowej w ulotce wysyłanej do opolan przed konsultacjami społecznymi 25.10.2015r. oraz w wystąpieniach ustnych przedstawicieli władz w ramach rozprawy administracyjnej i spotkań z mieszkańcami</i></p> <p>Paźr. odpowiedź na uwagi i wnioski Komitetu Obrony Pasieki i in. (data wpływu do RDOS w Opolu: 10.03.2016 r.).</p> <p>Dodatkowo należy nadmienić, że zmiany w przedstawionych rozwiązaniach wynikają z modyfikacji będących efektem wniosków mieszkańców podczas konsultacji społecznych.</p> <p><i>Dotyczące skumulowanego oddziaływania w związku z budową trasy średnicowej i nowego mostu kolejowego – w kontekście utraty ważności raportu oos (gdz nie uwzględnia planów PKP w zakresie modernizacji linii kolejowej i budowy nowego mostu), wyburzeń, usuwania zieleni, większej emisji hałasu i drgań, bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, zęglowności i korytarza ekologicznego</i></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><i>Dotyczące konfliktów społecznych, konsultacji społecznych przeprowadzonych przez UM Opola i udziału społeczeństwa przeprowadzonego w ramach procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- braku rozmów autorów raportu z protestującymi mieszkańcami, pominięcia mieszkańców innych dzielnic Opola, a także mieszkańców miast całej Polski, którzy ucierpią na szkodliwym precedensie trasy poprowadzonej przemocą przez najcenniejsze tereny miasta,</li> <li>- nierównego traktowania uwag (w zakresie zasadności trasy, jej zgodności z przepisami i strategią rozwoju, zasięgiem jej wpływu i nieodwracalnością strat) zgłaszanych przez mieszkańców Opola spoza Pasieki oraz przez mieszkańców Pasieki,</li> <li>- nie poinformowania przez władze miasta podczas spotkania z mieszkańcami o posiedzeniu RKOOS, które odbyło się w tym samym dniu,</li> <li>- stwierdzenia, iż konsultacje społeczne były zaprzeczeniem idei społeczeństwa obywatelskiego, gdyż na każdym etapie – przygotowania, przeprowadzenia i wyciągnięcia wniosków, dochodziło do uchybień. UM odmówił pozytywnego ustosunkowania się do całości liczących uwag i do wezwania z dnia 7.01.2016r. do unieważnienia konsultacji</li> </ul> <p>Zagadnienie postępowania z udziałem społeczeństwa, prowadzonym przez RDOS omówione zostało powyżej. Konsultacje społeczne, przeprowadzone zostały przez UM Opole i RDOS nie może się odnieść do zastrzeżeń składanych w stosunku do nich. Odbyły się one niezależnie od postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej i nie miały na to postępowanie wpływu. Odnosząc się do braku informacji o posiedzeniu RKOOS, należy wyjaśnić, że informacja taka umieszczona była na stronie www RDOS, w Biuletynie Informacji Publicznej. Komisja jest organem opiniodawczo-doradczym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i jej prace przebiegają niezależnie od udziału społeczeństwa w postępowaniu.</p> <p><i>Dotyczące przeprowadzonego udziału społecznego – za krótki czas (21 dni) na zgłaszanie uwag, bez rozprawy administracyjnej, utrudniony dostęp do danych</i></p>

<p>Zagadnienie omówione zostało powyżej. Forma i czas na podanie informacji (udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji) do publicznej wiadomości zostały ściśle określone w ustawie oos. W ramach tego udziału Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu przeprowadził rozprawę administracyjną o wartości dla społeczeństwa, a w celu ułatwienia dostępu do dokumentacji w przedmiotowej sprawie, zamieszczano na stronie internetowej informacje o poszczególnych etapach postępowania; na stronie www RDOŚ umieszczono również raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.</p>	<p><b>Dotyczące stwierdzenia, iż budowa drogi między budynkiem Kropidy 8-8A jest fizycznie niemożliwa (jest za mało miejsca), odległość nie jest normatywna</b></p> <p>Do kwestii tej odniesiono się powyżej.</p>
<p><b>Dotyczące pominięcia budynku przy ul. Kropidy 8-8A w obliczeniach propagacji hałasu, co sygnalizuje nieujawnione plany wjazd i jego wyburzenie, gdyż znalazł się on w środku pasa drogowego</b></p> <p>Wyniki obliczeń hałasu (tab. o nr od 22 do 24) uwzględniają cyt. „adres ul. Kropidy 6”, który w rzeczywistości jest adresem ul. Kropidy 8-8A. Autor raportu nieopatrnie w opisie przyjął zamiast adresu – numer działki, gdyż budynek przy ul. Kropidy 8-8a znajduje się na działce o nr 6. Powyższe potwierdzają wyniki obliczeń przedstawione na mapach z izofonami. Ponadto, jak wynika z map ewidencyjnych analizowanego terenu, nie widnieje na nich adres ul. Kropidy 6. Budynek przy ul. Kropidy 8-8a nie znajduje się w granicach projektowanego pasa drogowego, nie przewidyje się również jego wyburzenia.</p>	<p><b>Dotyczące braku konsekwencji w raporcie co do piktogramów ptaków (w jednym miejscu nie ma mowy o nieskutecznych i nieestetycznych piktogramach ptaków</b></p> <p>Po uzupełnieniach, w ostatecznej wersji raportu zaproponowano sposób zabezpieczenia ekranów przezroczystych, warunkujący najniższą kolizyjność ptaków zgodnie z publikacją Kniola T., Pakula M., 2012. Sposoby minimalizacji kolizji ptaków z powierzchniami przezroczystymi „Wyniki badań naukowych a polska praktyka”. Przegląd przyrodniczy XXIII (3): 112-135. tj. zamieszczenie na nich pionowych, podwójnych rządów kropek. Pierwszy rząd tworzyć będą kropki czarne, zaś drugi kropki pomarańczowe. Średnica kropek: 8 mm, odstępek pomiędzy krawędziami linii: 100 mm. Warunek taki określony został w punkcie 1.2.48. decyzji.</p> <p><b>Dotyczące wątpliwości co do braku dojazdu przez służby ratunkowe do odciętej przez linię kolejową Paski - domaganie się powstania Szpitalnego Oddziału Ratunkowego na wyspie</b></p>
<p>Projektowana droga stanowi jedyny dojazd awaryjny straży pożarnej i samochodów ratunkowych do tej części wyspy Paski znajdującej się między służą, a torami PKP. Transport na czas remontu domów, budowy czy rozbiórki, przeprowadzek itp. musi być w chwili obecnej prowadzony samochodami małymi, które są w stanie przejechać pod wiaduktem kolejowym, przy ograniczonej skrajni. Ewakuacja w trakcie katastrof i klęsk żywiołowych jest wręcz niemożliwa, ze względu na brak przejazdu pod wiaduktem, który dodatkowo często jest zalany wodą.</p> <p>Zlokalizowanie wjazdu awaryjnego w wariantcie IIA umożliwi dojazd służbom ratunkowym do odciętej części wyspy, natomiast kwestia powstania Szpitalnego Oddziału ratunkowego na wyspie wykracza poza prowadzone postępowanie.</p>	<p><b>Dotyczące nieoszacowania całego drzewostanu, podano tylko ilość drzew stuletnich</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p>
<p><b>Dotyczące lokalizacji baz sprzętowo-materiałowych – dwa z nich znajdować się będą w sąsiedztwie terenów szczególnie cennych przyrodniczo, których dotyczy wniosek ŚTO o utworzenie użytku ekologicznego oraz zaplecz technicznego w pasie drogowym ul. Prószkowskiej (dla wszystkich wariantów), ul. Struga (dla wariantu 2A) i ul. J. Dobrego (warianty 1 i 3). Boisko na ul. J. Dobrego (na którym najprawdopodobniej będzie zlokalizowane zaplecze techniczne) ma być rewitalizowane w ramach budżetu obywatelskiego 2016 i nie leży w pasie drogowym</b></p> <p>Nie przewidyje się zaplecz technicznego w pasie drogowym ul. J. Dobrego z uwagi na przyjęty wariant realizacji przedsięwzięcia 2A. Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p>	<p><b>Dotyczące wycinki i wieku drzew rosnących wzdłuż ul. J. Dobrego oraz pomiędzy tą ulicą a linią kolejową str. 210</b></p>

<p>W związku z przyjętym wariantem do realizacji 2A nie przewiduje się wycinki drzew w ww. miejscach.</p>	
<p><b>Dotyczące pominięcia budynków wielorodzinnych przy ul. Kropidły, Powstańców Śląskich, 11 Listopada i Struga – jako narażonych na hałas i wibracje</b></p>	<p>W raporcie przeprowadzono obliczenia propagacji hałasu w środowisku na terenach normowanych akustycznie, w tym na zabudowie mieszkaniowej przy ul. Kropidły, Powstańców Śl. i 11 Listopada. W przypadku pojedynczej zabudowy mieszkaniowej znajdującej się przy ul. Struga na terenie oznaczonym w miejscowym planie jako KS, ochrona winna polegać na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynku.</p>
<p><b>Dotyczące rozbiórki budynku przy ul. J. Dobrego</b></p>	<p>Nie będzie żadnych wyburzeń dla wariantu IIA, wyburzenie tego budynku miało nastąpić wg wariantu I.</p>
<p><b>Dotyczące kwestii przestrzegania ostrych reżimów technologicznych i zastosowania wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych w zakresie oddziaływań na jakość wód powierzchniowych – kto będzie odpowiadał za dopilnowanie tych reżimów (Wykonawca, Urząd Miasta)</b></p>	<p>Przewiduje się, iż w trakcie wykonywania wykopów może dojść do ich zawodnienia. Wykopy, w których pojawiać się będzie woda gruntowa należy odwodnić. Wody z odwodnienia wykopów należy podczyścić z zawiesiny w odstojniku przed odprowadzeniem ich do istniejących studzienek. W przypadku wystąpienia konieczności odwadniania wykopów, dopuszcza się wprowadzanie wody z wykopów do środowiska bez oczyszczenia jedynie w przypadku, gdy wykonane analizy potwierdzą, że jej stan i skład nie jest gorszy niż ścieków, które można wprowadzić do środowiska zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984). W innych przypadkach, w celu ochrony odbiorników należy zastosować piaszkowniki, pozwalające na usunięcie zawiesiny i odprowadzenie klarownej wody. Przedstawione powyżej oddziaływania mają charakter okresowy, które ustąpią wraz z zakończeniem realizacji przedsięwzięcia. Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana jest z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych. Warunki w tym zakresie określone zostały w punktach 1.2.4. do 1.2.7. decyzji.</p>
<p><b>Dotyczące badań stanu technicznego budynków zabytkowych, które zdaniem autora uwagi winny być wykonane wcześniej (w dom. na etapie raportu?)</b></p>	<p>Badania stanu technicznego budynków zabytkowych będą wykonana przez wykonawcę trasy średnicowej przed przystąpieniem do robót. Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p>
<p><b>Dotyczące zarzutu, iż trasa średnicowa likwiduje walory przyrodnicze i rekreacyjne zabytkowego i rewitalizowanego z funduszy UE parku, a tunel będzie elementem obcym krajobrazowo i niebezpiecznym dla fauny</b></p>	<p>Nowa trasa średnicowa będzie wписywała się w ślad istniejącej linii kolejowej E30. Prowadzona jest do niej równolegle, przy maksymalnie możliwym przybliżeniu się do przebiegu kolei. Projektowana trasa prowadzona jest po krawędzi istniejącego parku, przy jak najmniejszej ingerencji w jego zakres. Zagadnienie omówione zostało powyżej oraz w uzasadnieniu decyzji.</p>
<p><b>Dotyczące minimalizacji bezpośrednich skutków emisji w związku z ograniczeniem liczby maszyn pracujących jednocześnie na danym odcinku – co zdaniem autora uwagi wydłuży całkowity czas pracy tych maszyn oraz dotyczące zakresu godzin tj. od 6.00 do 22.00 prac generujących hałas – który zdaniem autora winien być ustalony w węższym zakresie godzinowym</b></p>	<p>W warunkach decyzji nie zawarto takiego ograniczenia, określono natomiast warunki ograniczające uciążliwość akustyczną prac budowlanych ( punkty 1.2.18 do 1.2.20.). Standardy akustyczne w polskim prawie określone są w odniesieniu do pory dnia, rozumianej jako przedział czasowy od godz. 6.00 do 22.00 oraz pory nocnej od godz.22.00 do 6.00.</p>
<p><b>Dotyczące braku parkingów w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej – m.in. ul. Kropidły, co jest nierealne</b></p>	<p>Do kwestii lokalizacji parkingów na wyspie odniesiono się powyżej.</p>

<p><b>Dotyczące nieujęcia w raporcie o osłabieniu informacji nt. wpisania do rejestru zabytków i zrewitalizowanego Parku Nadodrzańskiego oraz nt. bogatych siedliskowo terenów zwanych potocznie „bekasowiskiem”</b></p> <p>W raporcie uwzględniono analizę oddziaływania inwestycji, zarówno na miejsce zwane bekasowiskiem, jak i na gnieźdzące się w jego obrębie gatunki chronione. Ponadto uwzględniono Park Nadodrzański jako obiekt zabytkowy wpisany do rejestru zabytków. Zagadnienie opisano szczegółowo w uzasadnieniu decyzji</p> <p><b>Dotyczące podejmowania decyzji bez wiedzy Generalnego Konservatora Zabytków</b></p> <p>Procedura wydawania decyzji środowiskowej nie wymaga wiedzy i decyzji Generalnego Konservatora Zabytków. Zakres wymaganych uzgodnień omówiony został powyżej.</p> <p><b>Dotyczące podejmowania decyzji bez konsultacji społecznych na skalę wykraczającą poza Opole, czego pominięciem było przesłanką do złożonego wniosku o unieważnienie konsultacji społecznych przeprowadzonych przez UJM Opola w dniu 25.10.2015r. oraz dotyczące nieuwzględnienia wyników tych konsultacji</b></p> <p>Wydanie nin. decyzji środowiskowej odbyło się z uwzględnieniem procedury udziału społeczeństwa (dwukrotnie), co oznaczało podanie informacji o prowadzonym postępowaniu i możliwości wnoszenia uwag i wniosków przez wszystkich zainteresowanych, również spoza Opola. Informacja o prowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa umieszczona była na stronie www RDOS w Opolu, w BIP oraz jako dodatkowa informacja dla społeczeństwa. Wynikiem tego postępowania było zgłoszenie uwag m.in. przez Centrum Zrównoważonego Transportu z siedzibą w .... oraz Śląskie Towarzystwo Ornitoliczne z siedzibą we Wrocławiu. Natomiast do kwestii konsultacji prowadzonych przez UJM Opole odniesiono się powyżej.</p> <p><b>Dotyczące niemożliwości przeprowadzenia kompensacji strat w środowisku w związku z przewidzianą wycinką drzew w postaci nowych nasadzeń, z uwagi na:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- suma małych drzew nie rekompensuje utraty dorodnych, żywotnych, wysokich, bogato ulistnionych, dziuplastych drzew rosnących w zwartej grupie, gdyż małe drzewa, powietrza z zanieczyszczeń, nie dodadzą walorów widokowych</li> </ul> <p>Budowa drogi w żadnym wariantcie nie jest możliwa bez wycinki drzew, aby w możliwie największym stopniu zrekomensować straty w środowisku związane z wycinką planowane są nasadzenia drzew o wysokości min. 150 cm. Warunki związane rekompensatą strat spowodowanych wycinką drzew określono w punkcie 1.2.27. decyzji.</p> <p><b>Dotyczące żądania:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wstępnego oszacowania wartości raportu przed podaniem go publicznej debacie,</li> <li>- przedstawienia w przystępny sposób w Internecie wszystkich materiałów,</li> <li>- zwrócenie uwagi społeczności polskiej i międzynarodowej na trasę mającą nieodwracalnie naruszyć ład kolebki piastowskiego grodu,</li> <li>- zorganizowania rozprawy administracyjnej i konsultacji społecznych niezależnych od tych przeprowadzonych przez UJM Opola w dniu 25.10.2015r.,</li> <li>- skłonienia autorów raportu do pełnego ustosunkowania się do pism składanych przez mieszkańców Pasieki przed przystąpieniem do gromadzenia kolejnych i poleżenia szczególnego nacisku na jakość i możliwość wdrożenia wariantów alternatywnych (poprzez wymuszenie zastąpienia nierealnych lub wyjątkowo szkodliwych wariantów propozycjami nowymi, niekoniecznie zakładającymi budowanie dróg)</li> </ul> <p>Do wszystkich uwag odniesiono się powyżej.</p>	<p><b>Mieszkaniec ul. Kropidły 8a</b> 21.03.2016r.</p> <p><b>Zakwestionowania inwestycji budowy trasy średnicowej jako inwestycji celu publicznego</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Zaprzeczeniu stwierdzeniu użytym w raporcie dotyczącym faktu, iż obecny układ drogowy nie jest w stanie obsłużyć natężenia ruchu w godzinach szczytu, gdyż zdaniem autora uwagi, ruch jest źle rozłożony (ta część tranzytu, która mogłaby korzystać z obwodnicy północnej, jedzie jednak ul. Niemodlińska. Zadaniem inwestora jest zbadanie charakteru potoków i wyciągnięcie wniosków, jak należy ograniczyć ich liczbę. Samo przeniesienie tych potoków w inne miejsce, to nie rozwiązuje kwestii niepodjęmania przez inwestora realizacji inwestycji według wariantu 0 (polegające na niepodjęciu przedsięwzięcia)</b></p>
---	--

	<p>Celem postępowania środowiskowego jest określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, w wariantach przedstawionych w raporcie oś; organ jest w tym postępowaniu związany wnioskiem inwestora i nie może dowolnie kształtować zakresu wniosku. W toku postępowania nie znaleziono podstaw, aby kwestionować analizy ruchu komunikacyjnego, przedstawione przez inwestora.</p> <p><b>Dotyczące przekazania uwag w całości zleceniodawcom i autorom raportu w celu uzyskania informacji zwrotnej</b></p> <p>W toku postępowania wielokrotnie wzywano pełnomocnika inwestora do uzupełnienia raportu, przekazywano również, z żądaniem ustosunkowania się, uwagi i wnioski wnoszone przez strony postępowania i społeczeństwo. Skutkiem tego były uzupełnienia raportu i ostateczna jego wersja z lutego 2016 r.</p> <p><b>Dotyczące braku uzasadnienia realizacji trasy średnicowej, gdyż istnieje połączenie kolejowe, propozycja budowy kładek pieszo-rowerowych</b></p> <p>Połączenie kolejowe nie jest alternatywą dla budowy trasy średnicowej, ponieważ, pomimo jego istnienia nie rozładowuje ono ruchu komunikacyjnego w mieście. Budowa kładek pieszo-rowerowych będzie miała miejsce w ramach przedmiotowej inwestycji.</p> <p><b>Dotyczące awaryjnego zjazdu w ulicę 11 Listopada, który w przypadku jego normalnej eksploatacji, stanie się źródłem wzmożonego ruchu wzdłuż ul. 11 Listopada i Powstańców Śląskich oraz ruchu pojazdów w celu przedostania się na północną część wyspy, gdzie zlokalizowane są liczne generatory ruchu (może dojść do spiętrzenia ruchu, kolizji, wypadania samochodów z trasy, potrącenia pieszych zmuszonych do schodzenia z zajętych chodników na jezdnię)</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dotyczące błędnego rozwiązania problemu korków w Opolu poprzez realizację trasy średnicowej</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej.</p> <p><b>Dot. niewłaściwie powołanej w raporcie normy (daty wydania normy) w zakresie izolacyjności akustycznej normy PN-EN 1793-2:2001</b></p> <p>Obliczenia wymaganych wskaźników izolacyjności i dźwiękochłonności ekranu były wykonane w oparciu o wydanie norm PN-EN 1793-1/-2 z roku 2013. Data wydania wskazana w tekście jest omyłką pisarską, która nie ma wpływu na wynik. Po analizie uwagi, organ nie znalazł podstaw do zakwestionowania wskazanych w Raporcie wartości wskaźników, wyrażonych odpowiednimi klasami dźwiękochłonności (A) i dźwiękoizolacyjności (B).</p> <p><b>Dot. braku analizy częstotliwościowej oraz wpływu składowych niskoczęstotliwościowych (infradźwięki)</b></p> <p>Zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2013r. poz. 1232, z późn. zm.), oceny akustycznej dokonuje się za pomocą jednolicezbowego wskaźnika poziomu dźwięku, <math>L_{AeqT}</math>, oddzielnie dla pory dziennej, jak i nocnej. Podobne podejście stosuje się np. do oceny izolacyjności akustycznej przegród (wskaźniki <math>D_{r,R}</math>, <math>R_{w,R_{A1z}}</math>, itd.). Indeks „A” oznacza w tym przypadku uwzględnienie (tzw. korekcja częstotliwościowa) wpływu częstotliwości hałasu na percepcję głośności sygnału. Układ słuchowy jest najbardziej decydujący w zakresie częstotliwości ok. 500 Hz – 2000 Hz i znacznie mniej czuły poniżej 100 Hz. Z tego wynika, że poziom hałasu dla niskich częstotliwości musi być o kilkadziesiąt decybeli wyższy, aby wolać takie samo wrażenie głośności, jak dla częstotliwości z zakresu największej czułości.</p> <p>Wskaźniki jednolicezbowe stosuje się nie dla ukrycia informacji, tylko dla umożliwienia wyciągnięcia wniosków, porównania z wartością dopuszczalną, itd., co jest bardzo trudne – ze względu na ogrom informacji - analizując wyniki w poszczególnych pasmach częstotliwości. Nie oznacza to jednak, że analiz rozpraszania się hałasu w środowisku nie prowadzi się w funkcji częstotliwości, tym bardziej, że praktycznie wszystkie zjawiska elementarne tworzące propagację (oddziaływanie z powierzchnią ziemi, pochłanianie przez powietrze, odbicie, ekranowanie, przenikanie przez przegrody, itd.) od niej zależą.</p> <p>Metodyka referencyjna (NMPB-Routes-96) uwzględnia widmo (charakterystykę częstotliwościową) hałasu drogowego oraz wymaga prowadzenia analizy w pasmach oktaowych.</p>
<p>mieszkaniec Chmielowic 18.03.2016r. i 21.03.2016r.</p>	

	<p>Wynik tych analiz jest sumowany do ww. wskaźnika jednolitego, <math>L_{AeqDn}</math>. Sumowanie to uwzględnia m.in. fakt małej izolacyjności akustycznej przegród (ekran, ściana budynku), co m.in. przekłada się na wartość wymaganą izolacyjności akustycznej ekranu, nota bene wyrażonej – zgodnie z polską normą (patrz odpowiedź na uwagę 1) – przy pomocy wskaźnika jednolitego (<math>DL_R</math>).</p> <p>Ocena wpływu infradźwięków na ludzi nie jest prowadzona w postępowaniach środowiskowych w sposób ilościowy, ze względu na brak znormalizowanej metodyki obliczeniowej oraz brak wartości dopuszczalnych dla tego składnika hałasu (co wynika min. z dotychczasowej niejednoznaczności wyników badań dot. wpływu infradźwięków na człowieka).</p> <p><b>Dot. rodzaju nawierzchni oraz poziomu hałasu</b></p> <p>Umowna klasyfikacja nawierzchni drogowych („ciche”, „o obniżonej emisji hałasu”, „emisja standardowa”, „emisja podwyższona”, itd.) jest prowadzona tylko i wyłącznie na podstawie pomiarów wskaźników jednolitego, o których mowa w odpowiedzi na uwagę nr 2. Są to wskaźniki oparte o korekcję częstotliwościową A. Pojęcie nawierzchnia „cicha” oznacza, że wskaźnik hałasu <math>L_{AeqT}</math> jest dla niej mniejszy, niż dla nawierzchni odniesienia (np. SMA11).</p> <p>Obniżenie poziomu dźwięku, <math>L_{AeqT}</math>, w nawierzchniach „cichych” jest możliwe poprzez mechanizm pochłaniania fali akustycznej, tj. wnikanie fali do wnętrza porowatej struktury nawierzchni. Mechanizm ten jest możliwy tylko dla krótkich fal, czyli fal o wysokiej częstotliwości. Rodzaj nawierzchni nie ma wpływu na składowe niskoczęstotliwościowe. W tym zakresie częstotliwości wszystkie nawierzchnie drogowe są doskonale odbijające. Zatem wpływ na składowe niskoczęstotliwościowe nie może być powodem doboru nawierzchni jezdni.</p> <p><b>Dot. rezonansu pomiędzy budynkami a ekranami</b></p> <p>Dla częstotliwości infradźwiękowych ekrany akustyczne nie tworzą układu rezonansowego, ze względu na ich wymiar (wysokość) względem długości fali akustycznej. Odbicie od przeszkody zachodzi dla fal, których długość jest mniejsza niż wymiary przeszkody. W przypadku np. częstotliwości 50 Hz fala ma długość ok. 7 m. Na drodze takiej fali ekran nie jest obiektem odbijającym.</p> <p>Rezonanse rzeczywiście występują w „kanionach ulicznych” (zwarta, wysoka zabudowa po dwóch stronach ulicy). Trudno jednak znaleźć doniesienia o (cyt.) „znacznym uporczywym hałasie ... spowodowanym tym zjawiskiem. Przyczyna tego leży w zakresie częstotliwości, których dotyczy to zjawisko (niskie częstotliwości). Jak wskazano w odpowiedzi na uwagę nr 2, niskie częstotliwości wymagają bardzo dużych poziomów, by w ogóle były słyszalne, nie mówiąc o ich dokuczliwości. Poziomy hałas infradźwiękowy powodujące dokuczliwość – poza przypadkami incydentalnymi – nie towarzyszą ruchowi samochodów. Dlatego w przypadku analizowanej inwestycji uwaga jest bezprzedmiotowa.</p> <p>Infradźwięki wywołane ruchem pojazdów, przede wszystkim ciężarowych, mogą być źródłem dyskomfortu (nieobjętego ocenami środowiskowymi), np. poprzez drżenie szyb, czy naczyń w domu. Najprostszym sposobem wyeliminowania tego efektu to upylenie ruchu (niskie składowe hałasy pojazdów mają najwyższe poziomy podczas operacji przyspieszania). Przy okazji należy sprostować sprostowanie autora uwagi - wzrost poziomu hałasu 3 dB, odpowiadający podwojeniu energii akustycznej, nie powoduje dwukrotnego wzrostu wrażenia głośności. Efekt taki wywołuje, w zależności od rodzaju dźwięku, wzrost poziomu o ok. 6-10 dB!</p> <p><b>Dotyczące:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>stwierdzenia, iż MZD nie zasługuje na zaufanie społeczne, stąd dążenie do wcześniejszych wyborów samorządowych w celu radykalnych zmian w priorytetach rozwoju, wyrażających się dobitnie w polityce przestrzennej i komunikacyjnej miasta,</b></li> <li>- <b>sporządzenia suikzp od nowa,</b></li> <li>- <b>nielegalnych imprez samochodowych odbywających się na ulicach Opola</b></li> </ul> <p>Wymienione kwestie nie są przedmiotem przedmiotowego postępowania, w związku z czym tut. organ nie odniósł się do nich</p> <p><b>Dotyczące braku ustosunkowania się do podnoszonej kwestii – zasadności trasy</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej. Do zasadności budowy trasy inwestor odniósł się dodatkowo w wyjaśnieniach z dnia 03.06.2016r.</p>
<p><b>Komitet Obrony Pasieki -</b> 16.06.2016r.</p>	



<p><b>Dotyczące opinii PPIS w Opolu, iż jest cyt. bezkrytyczną kopią treści zawartych w raporcie, iż organ ten nie podjął prób zweryfikowania czy budowa i eksploatacja trasy średnicowej jest zasadna</b></p>	<p>Opinia PPIS w Opolu jest stanowiskiem niezależnego organu, wydanym w oparciu o swoje kompetencje. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, zarówno na jej treści, jak i na rozstrzygnięciu, nie ma wpływu.</p> <p><b>- zarzut, iż trasa przez Pasiekę będzie skrótem dla ruchu ciężarowego do projektowanego węzła w Kolonii Gosławickiej i rozbudowy ul. Niemodlińskiej do 4 pasów ruchu</b>  <b>- odniesienie się do pojęcia „trasy średnicowej”, opisanej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola z 2010r.</b></p> <p>Trasa średnicowa projektowana jest dla pojazdów osobowych oraz w razie konieczności dla środków komunikacji miejskiej (p. punkt 1.3.4 decyzji). Nie dopuszcza się poruszania się po niej pojazdów ciężarowych (pomimo tego, iż w raporcie uwzględniono również ruch pojazdów ciężarowych, klasy lokalnej. Zatem zarzut jest bezpodstawny.</p> <p>Opisana w Zmianie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta Opola (Uchwała Nr LXXI/745/10 Rady Miasta Opola z dnia 26 sierpnia 2010 r.) „trasa średnicowa” nie jest tożsama z przedmiotowym przedsięwzięciem, pn. „Budowa trasy Średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odre wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”.</p> <p>Jak wynika z treści studium: trasa średnicowo- częściowo istniejąca łączy się z obwodnicą zewnętrzną i wewnętrzną. Ma za zadanie szybką i dogodną wprowadzenie i wprowadzenie potoków ruchu z centrum Opola na obwodnicę: północną i południową. Trasa średnicowa zaczyna się od skrzyżowania ulicy Niemodlińskiej z obwodnicą południową. Następnie idąc w śladzie ulicy Niemodlińskiej (wymagającej przebudowy i modernizacji) krzyżuje się z trasą krapkownicą i włącza się do obwodnicy śródmiejskiej. Dalej na wschód trasa przebiega na poziomie terenu po południowej stronie kamionki Piast w kierunku połączenia z ulicą Wschodnią, która staje się elementem tej trasy. Dalej na wschód po śladzie ulicy Gosławickiej łączy się z obwodnicą północną. Trasa średnicowa winna posiadać parametry ulicy G 2 x 2 z dopuszczeniem G 1 x 4 o minimalnej szerokości w liniach rozgraniczających 35 m a także z dopuszczeniem przejściowo Z 1 x 2.</p> <p>Zatem ww. parametry w przypadku przedmiotowej drogi, poprowadzonej przez wyspę Pasieka, są niemożliwe do spełnienia i niedopuszczalne.</p> <p>Jak wynika z korespondencji MZD z STE Silesia (pismo nr MZD-TP2-02-802-1-199/12 z dnia 14.04.2016r.), przekazanej tut. organowi przez STE Silesia przy piśmie z dnia 20.06.2016r. oraz z analizy treści ww. studium, Trasa Średnicowa (oznaczona w studium kolorem brązowym) wraz z Obwodnicą Śródmiejską stanowią całość. Budowa przedmiotowej drogi (przez wyspę Pasieka) i Trasa Średnicowa, opisana w Studium, to dwie różne inwestycje. Zadaniem przedmiotowej drogi jest przejście ruchu osobowego i rozłożenie ruchu pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią miasta. Natomiast odmienny charakter ma planowana budowa węzła w Kolonii Gosławickiej na obwodnicy północnej, którego zadaniem będzie skomunikowanie terenów przemysłowych położonych przy ul. Wschodniej i Głogowskiej z obwodnicą północną w celu wyprowadzenia ruchu pojazdów ciężarowych (m.in. z Trasy Średnicowej, rozumianej zgodnie ze studium).</p> <p><b>Dotyczące rozbieżności, co do podstawowych parametrów w pismach MZD i PPIS – co do szerokości pasa drogowego i szerokości pasów ruchu</b></p> <p>Niespójne informacje zawarte w piśmie MZD z dnia 03.06.2016r. oraz w opinii PPIS z dnia 24.03.2016r. nie mają żadnego wpływu na kwalifikację przedsięwzięcia, ani na oddziaływanie na środowisko, gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozbieżności znajdują się jedynie w treści raportu, natomiast załączniki (mapy, przekroje itp.) od początku trwania postępowania (od przedłożenia raportu oś. w każdej jego kolejnej wersji) wskazywały na drogę jednojezdniową. Szerokość pasów ruchu dla drogi jednojezdniowej klasy lokalnej jest uwarunkowana szczegółowymi przepisami, przytoczonymi w cyt. piśmie MZD (tj. rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124), z których wynika, iż powinna wynosić od 3,0 do 3,5 m. Natomiast rozbieżność w dokumentach, polegająca na podaniu szerokości drogi 25-70 m, zamiast 12-70 wskazuje, iż w danych przekrojach drogą będzie węższa, zatem zajęcie terenu pod drogą, a także przewidywane oddziaływanie również będą mniejsze.</li> </ul> <p><b>Dotyczące:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przebiegu drogi przez Park Nadodrzański</li> <li>- zadrzewień wzdłuż ul. Struga, cenny i rzadkich drzew wzdłuż bulwarów przy Młynówce i w Parku Nadodrzańskim sfinansowanych ze środków UE,</li> <li>- nowych nasadzeń wzdłuż torów na odcinku przy ul. Krapkowniczej</li> </ul>
--	--

<p>Zagadnienie omówione zostało powyżej. RDOS potwierdza i nigdy nie zaprzeczał stwierdzeniu, iż trasa przebiega przez teren Parku Nadodrzańskiego. Min. wobec takiego przebiegu, w decyzji nałożono szereg warunków ograniczających wpływ inwestycji na florę i faunę. Ponadto, w celu zwyfikowania i doprecyzowania zakresu planowanej wycinki drzew, w decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie ZRID w oparciu o inwentaryzującą drzew przeznaczonych do wycinki, zawierającą informacje na temat ilości, gatunku, wieku i lokalizacji drzew.</p> <p><b>Dotyczy stwierdzenia, iż najmniej uciążliwy jest wariant 0 w połączeniu z działaniami polegającymi na mobilności zrównoważonej</b></p> <p>Zagadnienie analizy i wyboru omówione zostało powyżej. Do wariantu 0 odniesiono się również w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Dotyczy losu nowo wyremontowanego budynku przy ul. Kropidy 8-8a, którego nie wymienia się w analizach hałasu</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej. Wyniki obliczeń hałasu (tab. o nr od 22 do 24 w raporcie) uwzględniają cyt. „adres ul. Kropidy 6”, który w rzeczywistości jest adresem ul. Kropidy 8-8a. Autor raportu nieopatrnie w opisie przyjął zamiast adresu – numer działki, gdyż budynek przy ul. Kropidy 8-8a znajduje się na działce o nr 6. Powyższe potwierdzają wyniki obliczeń przedstawione na mapach z izofonami. Ponadto, jak wynika z map ewidencyjnych analizowanego terenu, nie widnieje na nich adres ul. Kropidy 6. Budynek przy ul. Kropidy 8-8a nie znajduje się w granicach projektowanego pasa drogowego, nie przewiduje się również jego wyburzenia.</p> <p><b>Dotyczy wszelkich uzgodnień MZD z PKP PLK w sprawie budowy trasy średnicowej wzdłuż linii kolejowej</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej. Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma obowiązku przedkładania żadnych (w tym pisemnych) uzgodnień ze stroną postępowania.</p> <p><b>Dotyczące lokalizacji i funkcji projektowanego pętelnego</b></p> <p>Pętelnego będzie stanowią przedłużenie ekranu akustycznego. Natomiast ekran zostanie umieszczony jak najbliżej źródła, czyli drogi. Zatem nie zajdzie potrzeba wykorzystania dodatkowej rezerwy terenu na południe, w kierunku Parku Nadodrzańskiego. Inwestor ma obowiązek zrealizować inwestycję w podanych w dokumentacji liniach rozgraniczających. W chwili obecnej nie ma gwarancji, iż tereny normowane od strony północnej (ul. J. Dobrego) zostaną chronione w postaci drugiego, dobudowanego pętelnego. Obowiązek ochrony terenów normowanych od strony północnej spoczywa na PKP, który ustalony zostanie na etapie wniosku o decyzję środowiskową na modernizację linii kolejowej. Natomiast informacja, iż pętelnego ma za zadanie ochronę przed hałasem terenów normowanych, zarówno pochodzącego od projektowanej drogi, jak i istniejącej linii kolejowej – jest prawdziwa. Symulacje komputerowe, dotyczące propagacji hałasu w środowisku, uwzględniają pętelnego (ekran zakrzywiony). Natomiast w kwestii rozpraszania się zanieczyszczeń w powietrzu (uwzględniającej się podmuchu, scieranie, kumulowanie i odbijanie od ścian) – brak jest metodyki w tym zakresie.</p> <p><b>Dotyczące badań stanu technicznego budynków</b></p> <p>Zagadnienie omówione zostało powyżej. W punkcie I.2.21 decyzji określono warunki w celu ochrony budynków na etapie realizacji inwestycji, natomiast w punkcie III.2. decyzji nałożono obowiązek monitorowania przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe przez okres pierwszego roku eksploatacji trasy.</p>	<p><b>Dotyczące niezgodności koncepcji budowy drogi z cyt. „obowiązującymi ustawami i rozporządzeniami:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.)</li> <li>- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 czerwca 2002 r. z późn. zm.)</li> </ul>
<p>Współnota Mieszkaniowa ul. Kropidy 8-8a 16.06.2016r</p>	

<p>- Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z późn. zm.  - Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, z późn. zm.  - Ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji i zmianie ustaw powiązanych Dz.U. 2015, poz.1777  - Ustawą z dnia 10 września 2015 r. o zmianie ustawy-Prawo ochrony środowiska Dz.U. 2015, poz. poz. 1593 + akty prawne powiązane  - Ustawą o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu z dnia 24 kwietnia 2015 r - Dz.U.2015 - Warszawa, dnia 10 czerwca 2015 r. poz. 774  - Obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 5 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - Dz.U. 2015, poz. 199”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dotyczące braku opinii przez najważniejsze organy i instytucje, tj.: Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, PKP Polskie Linie Kolejowe, RZGW</b></li> </ul> <p>Uwaga zgłaszana wcześniej. Do powyższych kwestii organ odniósł się powyżej.</p> <p><b>Dotyczące wpływu wykonywanych robót na stan techniczny budynków na etapie realizacji inwestycji</b></p> <p>Uwaga zgłaszana wcześniej. Do powyższych kwestii organ odniósł się powyżej.</p> <p><b>Dotyczące stwierdzenia, iż:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>projektowana droga będzie przeznaczona dla ruchu pojazdów ciężarowych</b></li> <li>- <b>podano błędne, minimalne odległości drogi od budynków na podstawie przekroju B-B</b></li> </ul> <p>Obie uwagi zgłaszane wcześniej. Do powyższych kwestii organ odniósł się powyżej.</p> <p><b>Dotyczące kwestii podania na obecnym etapie rodzajów materiałów i kolorystyki ogrodzeń - ekranów, umożliwiających harmonijne wkomponowanie w otaczający je teren</b></p> <p>Powyższe kwestie zostaną doprecyzowane na etapie wniosku o ZRID, kwestię tę omówiono powyżej.</p>	<p><b>Dotyczące cyt. „forsowania” przez cyt. „biuro projektujące inwestycję na zlecenie Urzędu Miasta i MZD.....tego wariantu” .</b></p> <p>Inwestor –Mijski Zarząd Dróg w Opolu, równocześnie wystąpił do RDOŚ w Opolu z trzema wnioskami o wydanie dśu dla trzech przepraw przez Odrę planowanych na terenie miasta Opola tj. dla: trasy Średnicowej, trasy Bolkowskijskiej i obwodnicy Południowej. Dla każdej z tych tras prowadzone jest/było (w przypadku trasy Bolkowskijskiej) niezależnie postępowanie. Tym samym przeprawy te nie stanowią nawzajem dla siebie wariantów realizacji przedsięwzięcia, o których mowa w art. 66 ustawy oos.  Do kwestii wyboru wariantu wskazanego do realizacji ustosunkowano się wyżej.</p> <p><b>Dotyczące szacunkowych kosztów inwestycji</b></p> <p>Do kwestii: ekonomicznych aspektów realizacji trasy ustosunkowano się powyżej .</p> <p><b>Dotyczące cyt. Ostatnich wzmianek prasowych”, zgodnie z którymi cyt. „decyzja środowiskowa prawdopodobnie już zapadła, o czym świadczy przewlekły i niezgodny z prawem przedłużający się cykl postępowania ...”</b></p> <p>O długości czasu trwania postępowania w sprawie dśu decyduje bardzo wiele czynników, w tym między innymi charakter przedsięwzięcia, ilość uczestniczących w nim stron (więcej niż 20 co oznacza konieczność informowania stron poprzez obwieszczenia) jakość przedkładanych przez inwestora dokumentów i wynikająca z tego niezbędna ilość uzupełnień, zaangażowanie stron i społeczeństwa, czego konsekwencją jest ilość i jakość wnieszonych uwag i wniosków oraz powtarzanie procedury z udziałem społeczeństwa.</p>
<p>mieszkaniec ulicy 11 Listopada  27.01.2016r.</p>	

7.03.2016r.	<p>Postępowanie w sprawie wydania dśu dla budowy trasy Średnicowej prowadzone jest zgodnie z zapisami ustawy Kpa i ustawy ooś. Organ ma wpływu na treść doniesień prasowych, nie opartych na informacji udzielonej przez siebie.</p> <p><b>Dotyczące pogorszenia warunków środowiskowych w otoczeniu terenu przedsięwzięcia, w tym zakresie klimatu akustycznego, zanieczyszczenia powietrza, cyt „znacznego ograniczenia zieleni i dostępu do natury, zniszczenia ekosystemu”</b></p> <p>Nie ulega wątpliwości, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wpłynie na jakość środowiska w jego otoczeniu. Jednak z postępowania przeprowadzonego przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika, że zakres oddziaływania na jakość powietrza atmosferycznego oraz klimat akustyczny mieści się w granicach wyznaczonych przez obowiązujące wartości dopuszczalne (klimat akustyczny i jakość powietrza) i wartości odniesienia (jakość powietrza). Analizy wpływu przedsięwzięcia dokonano w raporcie ooś, odniesiono się do te kwestii również w uzasadnieniu decyzji.</p> <p><b>Dotyczące ograniczenia dopływu światła w związku z zamontowaniem ekranów i estakady na wysokości 1-szego piętra posesji oraz cyt. „niezgodnej z normą odległościową tej trasy od lica ...budynków”</b></p> <p>Zgodnie z warunkiem określonym w punkcie decyzji, przewidziany do realizacji ekran akustyczny będzie przezroczysty. Na etapie projektu budowlanego mieszkańcy będą mieli możliwość wypowiedzenia się co do tego formy.</p> <p><b>Dotyczące braku uwzględnienia opinii konserwatora zabytków, konserwatora przyrody, cyt. „Wojewódzkiej Stacji Sanepidu”, cyt. „Rejonu Drog Wodnych” (rozumianego jako dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej)</b></p> <p>Kwestia omówiona wyżej. W toku postępowania uzyskano wymagane prawem na tym etapie opinie</p> <p><b>Dotyczące braku korelacji z działaniami PKP, które planują modernizację linii E-30, w tym budowę cyt. „dodatkowego mostu przez Odrę i kanał Ulgi (od strony południowej)”</b></p> <p>Zagadnienie omówione powyżej. Do dnia wydania przedmiotowej decyzji dla budowy trasy średnicowej, do tutejszego organu nie wpłynął wniosek PKP o wydanie dśu dla cyt. „modernizacji odcinka E-30, w tym budowy dodatkowego toru i mostu przez Odrę i Kanał Ulgi (od strony południowej)”. Nie ma możliwości uzależnienia wydania, dśu dla budowy trasy średnicowej, od wniosku złożonego przez PKP.</p> <p><b>Dotyczące jakości konsultacji społecznych przeprowadzonych przez cyt. Urząd Miejski” (cyt. „sterowane”</b></p> <p>Prowadzone przez Urząd Miasta Opola konsultacje na temat trasy Średnicowej, odbywały się niezależnie od toczącego się w RDOŚ w Opolu postępowania w sprawie wydania dśu. Tym samym tutejszy organ nie posiada kompetencji do oceny ich jakości.</p> <p><b>Dotyczące przeprowadzenia kolejnej rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, z uwagi na fakt, że cyt. „raport jest całkowicie zmieniony do poprzedniego i stanowi inną jakość”</b></p> <p>Kwestia omówiona została wyżej. Zgodnie z zapisami art. 36 ustawy ooś, organ właściwy do wydania decyzji może przeprowadzić rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa. W toku postępowania o wydanie dśu dla budowy trasy Średnicowej, w dniu 08.07.2015r., RDOŚ w Opolu przeprowadził taką rozprawę, dla wariantu 2 budowy trasy. W trakcie ww. rozprawy oraz całego postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły liczne uwagi i wnioski stron postępowania oraz społeczeństwa, które były przesłanką do zwyfikowania wariantu inwestorskiego 2 i przyjęcia do realizacji wariantu 2a uwzględniającego część oczekiwani stron postępowania.</p> <p>RDOŚ w Opolu uznał, że w toku trwającego ponad 3 lata postępowania, zarówno strony tego postępowania jak i społeczeństwo miały możliwość wielokrotnie wnieść uwagi i wnioski oraz zapoznać się ze zgromadzoną dokumentacją i uznał, że kolejna rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa, nie jest konieczna i nie wnosiłaby już nic nowego do sprawy.</p> <p><b>Dotyczące cyt. „lepszych rozwiązań np. Obwodnicy Południowej lub powrotu do Trasy Bolkowskiej, która jest mniej uciążliwa i wbrew pozorom mniej degraduje środowisko”</b></p> <p>Wielokrotnie, w toku przedmiotowego postępowania, pojawiała się uwaga o różnych cyt. „lepszych rozwiązaniach” dotyczących przepraw przez Odrę. Prawdopodobnie wynika to z</p>
-------------	---

<p>faktu, że Inwestor –Miejski Zarząd Dróg w Opolu, równocześnie wystąpił do RDOS w Opolu z Izema wnioskami o wydanie decyzji środowiskowej dla przepraw przez Odrę planowanych na terenie miasta Opola tj. dla: trasy Średnicowej, trasy Bolkowskiej i obwodnicy Północnej. Dla każdej z tych tras prowadzone jest/było (w przypadku trasy Bolkowskiej) niezależnie postępowanie. Tym samym nie jest rolą tutejszego organu rozstrzygnięcie kwestii, która z tych tras jest cyt. „lepszym rozwiązaniem”, ponieważ Inwestor będzie mógł zrealizować każdą z nich, pod warunkiem, że uzyska pomocną, decyzję środowiskową i prawomocne zezwolenie na realizację inwestycji.</p>	
<p><b>Dotyczące analizowanych wariantów trasy Średnicowej, w tym:</b></p>	
<p>✓ <b>brak racjonalności wskazanego w raporcie oos, wariantu III, cyt. „jest on czystą fikcją” i nie może być zrealizowany.</b></p>	
<p>✓ <b>w raporcie oos przede wszystkim przeanalizowano wariant II A, preferowany przez Inwestora;</b></p>	
<p>✓ <b>Inwestor wybrał wariant II A- najbardziej niekorzystny pod względem cyt. „ekologicznym, społecznym, finansowym i spodziewanych efektów”</b></p>	
<p>✓ <b>brak w raporcie dowodów potwierdzających przewagę wariantu inwestycyjnego –IIA, nad pozostałymi wariantami</b></p>	
<p>Do kwestii wyboru wariantu ustosunkowano się wyżej.</p>	
<p><b>Dotyczące zapisu zawartego na str. 70 raportu o braku możliwości wskazania, na obecnym etapie prac projektowych, szerokości pasa drogowego.</b></p>	
<p>Szerokość pasa drogowego wskazano jako minimalną i maksymalną. Na etapie projektu budowlanego parametry te będą określone w sposób szczegółowy.</p>	
<p><b>Dotyczące sprzeczności zapisów zawartych na str. 82 raportu z prognozami wskazanymi na str. 218-222 raportu</b></p>	
<p>Trudno odnieść się do powyższego zarzutu ponieważ tabela 11 na str. 82 Raportu opisuje przebieg trasy w wariantie II A wraz z kilometrażem, w tym usytuowaniem trasy względem terenu po stronie południowej i północnej. Natomiast na str. 218-222 Raportu zawarto informacje na temat prognozy ruchu, na poszczególnych odcinkach trasy, w każdym z analizowanych wariantów.</p>	
<p><b>Dotyczące zapisu zawartego na str. 88 raportu o wariacie I jako najkorzystniejszym z punktu widzenia skutków oddziaływania na środowisko.</b></p>	
<p><b>Dotyczące zapisów zawartych w tabelach na stronach: 98,104,112 raportu, z których wynika, że najniekorzystniejszym wariantem jest wariant II A, a najkorzystniejszym wariant I</b></p>	
<p>Do kwestii wyboru wariantu trasy ustosunkowano się powyżej. Pismem z dnia 3.06.2016 r. inwestor złożył dodatkowe wyjaśnienia, uzasadniające wskazanie wariantu II A do realizacji, które zostały przez organ przyjęte.</p>	
<p><b>Dotyczące zapisów zawartych na stronach:137 i 138 raportu związanych z szeroką analizą oddziaływania na budynek mieszkalny zlokalizowany na terenach należących do PKP.</b></p>	
<p>Dokonana w raporcie analiza, dotycząca zlokalizowanego na terenie zamkniętym PKP budynku jest wymagana z uwagi na fakt, że jest to budynek mieszkalny, czyli chroniony pod względem akustycznym. W tym przypadku ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu ochrony akustycznej wewnątrz pomieszczeń, w budynku.</p>	
<p><b>Dotyczące zapisów zawartych na stronie 139 raportu tj. przyjęcia do obliczeń propagacji hałasu, pochodzącego od trasy średnicowej i linii kolejowej, błędnych założeń o szynach bezszynowych</b></p>	
<p>Wykorzystywano do obliczeń propagacji hałasu w środowisku model obliczeniowy nie uwzględnia rodzaju szyn. Stąd, pomimo zawartej na str. 139 informacji, dotyczącej założeń do obliczeń emisji hałasu pochodzącego z trasy średnicowej i linii kolejowej, wskazującej na fakt wykorzystania takiej informacji w obliczeniach, wyniki uzyskanych obliczeń są prawidłowe. W ramach ponownej oceny, na etapie ZRID zostaną wykonane ponowne obliczenia emisji hałasu do środowiska.</p>	
<p><b>Dotyczące zapisów zawartych na stronach 143 i 172 raportu tj. braku wyników obliczeń propagacji hałasu dla wariantów innych niż wariant II A</b></p>	
<p>Uwaga nieuzasadniona. raport zawiera obliczenia propagacji hałasu dla wszystkich wariantów : dla wariantu I i III na stronach 143 do172</p>	
<p><b>Dotyczący zapisów zawartych na stronie 207 raportu w tabeli 33 tj. porównania obszarów cennych przyrodniczo będących w kolizji z planowaną trasą średnicową, z których wynika, że wariant II A jest najniekorzystniejszy</b></p>	
<p><b>Dotyczące zapisów zawartych na stronach 210-211 raportu, z których wynika, że najniekorzystniejszy jest wariant II A-dotyczy wycinki drzew</b></p>	
<p>Do kwestii wyboru wariantu trasy ustosunkowano się powyżej, odnosi się do niej również uzasadnienie decyzji..</p>	
<p><b>Dotyczące zapisów zawartych na stronach 218-222 raportu, z których wynika najmniejsze obciążenie ruchem trasy średnicowej w wariantie II A i tym samym najniższy procentowy spadek obciążenia ruchem ulicy Piastowskiej oraz faktu nie spełnienia przez wariant II A cyt. „pokładanych nadziei w zmniejszeniu obciążenia ruchem głównych ulic miasta ze szczególnym uwzględnieniem ul. Piastowskiej” a jedynie przeniesienia torów z ul. Struga na ul. Reymonta i 1-g Maja</b></p>	
<p>Do kwestii wyboru wariantu trasy ustosunkowano się wyżej, odnosi się do niej również uzasadnienie decyzji..</p>	

	<p><b>Dotyczące zaniżenia wartości realizacji wariantu IIA (nie 120 mln zł. a 200 mln zł)</b>          Kwestie ekonomiczne - kosztów inwestycji nie są przedmiotem postępowania środowiskowego. RDOŚ w Opolu nie posiada kompetencji do weryfikowania takich szacunków.          Uwagi i wnioski STE SILESIA</p>
<p>7.03.2016r.</p>	<p><b>Dotyczące jakości streszczenia raportu (str. 8-9) w języku niespecialistycznym, w tym braku uzasadnienia dla wyboru przez Inwestora wariantu najmniej korzystnego dla środowiska (IIA)</b>          Do kwestii wyboru wariantu trasy ustosunkowano się wyżej, odnosi się do niej również uzasadnienie decyzji. Dodatkowe wyjaśnienia dot. wyboru wariantu wskazanego do realizacji inwestor złożył pismem z dnia 3.06.2016 r.</p> <p><b>Dotyczące potoków ruchu (str. 217-222), w tym:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ wykorzystania kordonowego pomiaru ruchu firmy Inkom z 2010 sporządzonego na potrzeby wyłączenia ul. Struga z powodu budowy wiaduktu nad torowiskiem (budowa wiaduktu spowodowała praktycznie zanik ruchu nad torowiskiem, na ulicy Struga i ul. Walecki);</li> <li>✓ dostępności danych opracowanych przez firmę Inkom z 2011r. - po otwarciu wiaduktu na ulicy Struga</li> <li>✓ braku danych wyjściowych do prawidłowej oceny uwzględniającej tabelę z natężeniem ruchu i mapy</li> </ul> <p>Wyłączenie ul. Struga z powodu budowy wiaduktu nad torowiskiem nie miało wpływu na wyniki prognozy ruchu, ponieważ model obliczeniowy uwzględnił tę sytuację</p> <p><b>Dotyczące oddziaływania niewystarczającego skumulowanego na korytarz migracyjny (str. 202-207 raportu)</b>          Ze względu na zbyt ogólne sformułowanie uwagi jest ona niezrozumiała i nie można się do niej odnieść</p> <p><b>Dotyczące braku ujęcia w ocenie skumulowanego oddziaływania wpływu na jakość powietrza:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ unosu pyłów powodowanego przez ruch pociągów</li> <li>✓ emisji zanieczyszczeń ze składów spalinowych (np. na odcinku Opole Główne- Opole Zachód)</li> <li>✓ opadu miazgi węglowego z otwartych węglarek typu E</li> </ul> <p>Oddziaływanie linii kolejowej uwzględnione jest w tile zanieczyszczeń, określonym przez WIOŚ. Należy też zauważyć, że na odcinku przebiegającym w pobliżu planowanej trasy linia ta jest zelektryfikowana, więc jej oddziaływanie na stan powietrza nie jest znaczące. Uwaga ta zostanie uwzględniona w toku postępowania w sprawie decyzji środowiskowej dla modernizacji linii kolejowej.</p> <p><b>Dotyczące emisji hałasu w kontekście budowy ekranu w postaci półtunele (str. 227 raportu), który chroniąc ulicę Kropidły będzie działał jak cyt. „muszla koncertowa w kierunku ul. Ks. Jana II Dobrego kumulując bez żadnej osłony hałas drogowy trasy średnicowej i istniejącej linii kolejowej.</b>  <b>W tej sytuacji linia kolejowa powinna stanowić tło do wylczenia poziomów hałasu.</b></p> <p>Półtunel będzie stanowił przedłużenie ekranu akustycznego. Natomiast ekran zostanie umieszczony jak najbliższe źródła czyli drogi. Zatem nie zajdzie potrzeba wykorzystania dodatkowej rezerwy terenu na południe, w kierunku Parku Nadodrzańskiego. Inwestor ma obowiązek zrealizować inwestycję w podanych w dokumentacji liniach rozgraniczających. Na tym etapie nie ma gwarancji, iż tereny normowane od strony północnej (ul. J. Dobrego) zostaną chronione w postaci drugiego, dobudowanego półtunele. Obowiązek ochrony terenów normowanych od strony północnej spoczywa na PKP, który ustalony zostanie na etapie wniosku o decyzję środowiskową na modernizację linii kolejowej. Natomiast informacja, iż półtunel ma za zadanie ochronę przed hałasem terenów normowanych, zarówno pochodzącego od projektowanej drogi, jak i istniejącej linii kolejowej – jest prawdziwa. Symulacje komputerowe dotyczące propagacji hałasu w środowisku, uwzględniają półtunel (ekran zakrzywiony).</p>
<p>Mieszkaniec ul. Kropidły 8          21.03.2016r.</p>	<p><b>Dotyczące:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ stacji pomiarowej tła R do cyt. obliczeń emisji pyłowych i gazowych” (str. 25-26 raportu), w tym wskazania jako źródła danych stacji pomiarowej usytuowanej przy ul. Armii Krajowej, zamiast najbliższej usytuowanej automatycznej stacji przy ul. Minorytów (OpOpoles3a), która wskazuje zwykle wyższe wartości tła dla pyłu i tlenków azotu;</li> </ul> <p><b>różnic pomiędzy różną wiatrów wykorzystanego do obliczeń programu OPERAT a różną podawaną przez WIOŚ w Opolu</b></p> <p>Rzeczywiście wskazane w Raporcie na str. 25-26 wartości tła dotyczą stacji pomiarowej zlokalizowanej na osiedlu Armii Krajowej.          Z porównania zamieszczonych na stronie WIOŚ w Opolu, wyników badań stężeń średniorocznych, zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla stacji pomiarowej przy osiedlu Armii Krajowej i Minorytów wynika, że:</p>

<p>✓ wartość stężenia tła – R, dla pyłu PM10, jest większa przy ul. Minorytów ;</p> <p>✓ stężenie tła- R dla: NO<sub>2</sub> i PM2,5 na ul. Minorytów nie były w tym okresie badane. Powyższe oznacza, że w tabelach 15-17, w kolumnie 7, po weryfikacji danych, wzrostowi (z 31,352 µg/m<sup>3</sup> na 33,352 µg/m<sup>3</sup>) uległyby jedynie wartości stężeń Sa+ R dla pyłu PM10.</p> <p>Jednak fakt ten zasadniczo nie ma wpływu na wynik prowadzonego postępowania bo obie wartości są mniejsze od wartości dopuszczalnej stężenia średniorocznego dla pyłu PM10 równej 40 µg/m<sup>3</sup>, czyli mieszczą się w granicach obowiązujących w tym zakresie norm.</p> <p>- program użyty do obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń bazuje na róży wiatrów, określonej na podstawie wieloletnich obserwacji przez IMGW i organ nie ma podstaw do kwestionowania poprawności jego użycia.</p>	<p><b>Dotyczące pomników przyrody usytuowanych w pasie drogowym trasy średnicowej tj:</b></p> <p>✓ buka przy ul. Jana Dobrego (pomnik ustanowiony w 2013r);</p> <p>✓ dębu w Parku nadodrzańskim (koliduje z wariantem IIA).</p>
<p>W pasie drogowym trasy średnicowej usytuowany jest jeden pomnik przyrody (dąb w Parku Nadodrzańskim), do kwestii tej odniesiono się powyżej.</p>	<p><b>Dotyczące wariantów inwestycji tj. zbyt lakonicznego opisu wariantu „O” (str. 69 raportu).</b></p>
<p>Opis wariantu „O” na str. 69 raportu zawiera podstawowe informacje o skutkach nie podejmowania budowy trasy, choć faktycznie nie zawiera rzeczywiste szczegółowych analiz w tym zakresie.</p>	<p><b>Dotyczące wariantów inwestycji tj. zbyt lakonicznego opisu wariantu alternatywnego (str. 84-86 raportu), w tym wskazania jako warianty alternatywne trasy średnicowej W1 i W2 połączenia istniejących dróg, co nie uwzględni interesów osób trzecich a jedynie interesy Inwestora</b></p>
<p>Na str. 84-86 raport zawiera skróty opisy wariantów alternatywnych (I i III), na wybór wariantu przez inwestora ma natomiast wpływ szereg czynników. Kwestia analizy wariantów i wyboru wariantu wskazanego do realizacji opisane są szczegółowo w uzasadnieniu decyzji. W postępowaniu w sprawie wydania decyzji środowiskowej interesy środowiska, w tym osób trzecich, chronione są poprzez określenie w decyzji środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.</p>	<p><b>Dotyczący biegacza Scheidlera oraz innych nie uwzględnionych w raporcie cyt. „liczących przedstawicieli fauny” uwzględnionych w postępowaniu dla trasy Bolkowski i postępowaniu dla budowy mostu objazdowego na rzece Odrze realizowanego w ramach zadania pn.: „Przebudowa mostu w ciągu ulicy Niemodlińskiej n/k Ulgi wraz z budową mostu objazdowego na rzece Odrze”</b></p>
<p>Występowanie przedstawicieli fauny uwzględnione zostało w postępowaniu środowiskowym, o czym jest mowa w uzasadnieniu decyzji. W celu jej ochrony określono w nin. decyzji szereg warunków, w tym w szczególności w punktach 1.2.23 do 1.2.34. Występowania biegacza Scheidlera na przebiegu planowanej trasy średnicowej nie potwierdził raport. W postępowaniu wzięto również pod uwagę publikację „Występowanie Carabus (Morphocarabus) sheidleri Panzer, 1799 (Coleoptera:Carabidae) na wyspie Bolko w Opolu” M. Mazur, Ł. Bertik, 2015, która wskazuje na potencjalne występowanie tego gatunku w okolicach mostu kolejowego i Kanalu Ulgi. W ocenie organu budowa drogi na nasypie, jak również zapewnienie prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym jest wystarczające dla wyeliminowania negatywnego oddziaływania inwestycji na ten gatunek.</p>	<p><b>Dotyczący udziału społeczeństwa, w tym:</b></p> <p>✓ sposobu zamieszczania przez RDOS w Opolu, na stronie , informacji dotyczących etapu postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla trasy średnicowej;</p> <p>✓ zamieszczenia na stronie Inwestora nieaktualnego raportu i innych nieaktualnych informacji</p>
<p>Zgodnie z zapisami ustawy oos, przed wydaniem i zmianą decyzji wymagających udziału społeczeństwa , organ właściwy do wydania decyzji, podaje do publicznej wiadomości informacje wskazane w art. 33, w tym o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu . Zasadniczo w takim przypadku, organ umożliwia dostęp do dokumentacji sprawy w swojej siedzibie, w terminie 21 dni od podania do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w art. 33 ustawy oos. Podobnie jest w przypadku stron postępowania, które na każdym jego etapie mogą zapoznać się z całą dokumentacją w siedzibie organu. Zamieszczenie dokumentacji sprawy na stronie organu <a href="http://opole.rdos.gov.pl">http://opole.rdos.gov.pl</a> było działaniem dodatkowym, które miało na celu umożliwienie, zarówno stronom jak i społeczeństwu, zapoznania się z wnioskami, bez konieczności odwiedzania siedziby urzędu. Na stronie tej umieszczono również aktualny raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na</p>	

	<p>środownisko</p> <p>Tutejszy organ nie ma kompetencji do oceny zawartości strony internetowej inwestora. Działania UM Opola były niezależne od prowadzonego przez RDOŚ postępowania i nie miały wpływu na jego przebieg.</p> <p><b>Dotyczący niezgodności wariantu preferowanego przez inwestora z zapisami opracowania pn. „Studium komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej- Plan rozwoju systemu komunikacyjnego”</b></p> <p>Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r. , poz. 2031) daje możliwość realizacji dróg publicznych, które nie są ujęte w mpzp i Studium komunikacyjnym. Kwestia studium komunikacyjnego została omówiona powyżej.</p>
<p><b>Komitet Obrony Pasięki -</b> 16.06.2016r.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Uwagi zgłoszone po zebranych materiale dowodowym</b></p> <p><b>Dotyczące:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>stwierdzenia, iż MZD nie zaskiuguje na zaufanie społeczne, stąd dążenie do wcześniejszych wyborów samorządowych w celu radykalnych zmian w priorytetach rozwoju, wyrażających się dobitnie w polityce przestrzennej i komunikacyjnej miasta,</b></li> <li>- <b>sporządzenia suikzp od nowa,</b></li> <li>- <b>nielegalnych imprez samochodowych odbywających się na ulicach Opola</b></li> </ul> <p>Wymienione kwestie nie są przedmiotem przedmiotowego postępowania i tut. organ nie ma obowiązku ustosunkowywać się do nich.</p> <p><b>Dotyczące braku ustosunkowania się do podnoszonej kwestii – zasadności trasy</b></p> <p>Zasadność budowy trasy została dodatkowo wyjaśniona w piśmie MZD z dnia 03.06.2016r.</p> <p><b>Dotyczące opinii PPIS w Opolu, iż jest cyt. bezkrytyczną kopią treści zawartych w raporcie”, iż organ ten nie podjął prób zweryfikowania czy budowa i eksploatacja trasy średnicowej jest zasadna</b></p> <p>Opinia PPIS w Opolu jest stanowiskiem niezależnego organu, wydanym w oparciu o swoje kompetencje. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, zarówno na jej treść, jak i na rozstrzygnięcie, nie ma wpływu.</p> <p><b>- zarzut, iż trasa przez Pasiękę będzie skrótem dla ruchu ciężarowego do projektowanego węzła w Kolonii Gosławickiej i rozbudowy ul. Niemodlińskiej do 4 pasów ruchu</b></p> <p><b>- odniesienie się do pojęcia „trasy średnicowej”, opisanej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola z 2010r.</b></p> <p>Trasa średnicowa projektowana jest dla pojazdów osobowych oraz w razie konieczności dla środków komunikacji miejskiej (punkt 1.3.4 decyzji). Nie dopuszcza się poruszania się po niej pojazdów ciężarowych (pomimo tego, iż w raporcie uwzględniono również ruch pojazdów ciężarowych). Ponadto projektuje się drogę jednojezdniową, klasy lokalnej (punkt 4.1 decyzji). Zatem zarzut jest bezpodstawny.</p> <p>Jak już wyjaśniono wcześniej, opisana w Zmianie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta Opola (Uchwała Nr LXXII/45/10 Rady Miasta Opola z dnia 26 sierpnia 2010 r.) „trasa średnicowa” nie jest tożsama z przedmiotowym przedsięwzięciem pn. „Budowa trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”.</p> <p>Jak wynika z treści studium: trasa średnicowo- częściowo istniejąca łączy ze sobą obwodnicę zewnętrzną i wewnętrzną. Ma za zadanie szybkie i dogodne wprowadzenie i wyprowadzenie potoków ruchu z centrum Opola na obwodnicę: północną i południową. Trasa średnicowa zaczyna się od skrzyżowania ulicy Niemodlińskiej z obwodnicą południową. Następnie idąc w śladzie ulicy Niemodlińskiej (wymagającej przebudowy i modernizacji) krzyżuje się z trasą krapkowicka i włącza się do obwodnicy śródmiejskiej. Dalej na wschód trasa przebiega na poziomie terenu po południowej stronie kamionki Piast w kierunku połączenia z ulicą Wschodnią, która staje się elementem tej trasy. Dalej na wschód po śladzie</p>



<p>ulicy Gosławickiej łączy się z obwodnicą północną. Trasa średnicowa winna posiadać parametry ulicy G 2 x 2 z dopuszczeniem G 1 x 4 o minimalnej szerokości w liniach rozgraniczających 35 m a także z dopuszczeniem przejściowemu Z 1 x 2.</p> <p>Zatem ww. parametry w przypadku przedmiotowej drogi, poprowadzonej przez wyspę Pasięka, są niemożliwe do spełnienia i niedopuszczalne.</p> <p>Jak wynika z korespondencji MZD z STE Silesia (pismo nr MZD-TP2-02-8/02-1-199/12 z dnia 14.04.2016r.), przekazanej tut. organowi przez STE Silesia przy piśmie z dnia 20.06.2016r. oraz z analizy treści ww. studium, Trasa Średnicowa (oznaczona w studium kolorem brązowym) wraz z Obwodnicą Śródmiejską stanowi całość. Budowa przedmiotowej drogi (przez wyspę Pasięka) i Trasa Średnicowa to dwie odrębne inwestycje. Zadaniem przedmiotowej drogi jest przejęcie ruchu osobowego i rozłożenie ruchu pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią miasta. Natomiast odmienny charakter ma planowana budowa węzła w Kolonii Gosławickiej na obwodnicy północnej, którego zadaniem będzie skomunikowanie terenów przemysłowych położonych przy ul. Wschodniej i Głogowskiej z obwodnicą północną w celu wyrowadzenia ruchu pojazdów ciężarowych (m.in. z Trasy Średnicowej rozumianej zgodnie ze studium).</p>	<p><b>Dotyczące rozbieżności, co do podstawowych parametrów w pismach MZD i PPIS – co do szerokości pasa drogowego i szerokości pasów ruchu</b></p> <p>Niespójne informacje zawarte w piśmie MZD z dnia 03.06.2016r. oraz w opinii PPIS z dnia 24.02.2016r. nie mają żadnego wpływu na kwalifikację przedsięwzięcia ani na oddziaływanie na środowisko, gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozbieżności znajdują się jedynie w treści raportu, natomiast załączniki (mapy, przekroje itp.) od początku trwania postępowania (od przedłożenia raportu oos. w każdej jego kolejnej wersji) wskazywały na drogę jednojezdniową. Szerokość pasów ruchu dla drogi jednojezdniowej klasy lokalnej jest uwarunkowana szczegółowymi przepisami, przytoczonymi w piśmie (tj. rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124), z których wynika, iż powinna wynosić od 3,0 do 3,5 m. Natomiast rozbieżność w dokumentach, polegająca na podaniu szerokości drogi 25-70 m, zamiast 12-70 wskazuje, iż w danych przekrojach droga będzie węższa, zatem zajęcie terenu pod drogę, a także przewidywane oddziaływanie również będą mniejsze.</li> </ul>	<p><b>Dotyczące:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przebiegu drogi przez Park Nadodrzański</li> <li>- zadrzewień wzdłuż ul. Struga, cennych i rzadkich drzew wzdłuż bulwarów przy Młynówce i w Parku Nadodrzańskim sfinansowanych ze środków UE,</li> <li>- nowych nasadzeń wzdłuż torów na odcinku przy ul. Krapkowiekiej</li> </ul> <p>RDOS potwierdza i nigdy nie zaprzeczł stwierdzeniu, iż trasa przebiega przez teren Parku Nadodrzańskiego. M.in. wobec takiego przebiegu, w decyzji nałożono szereg warunków ograniczających wpływ inwestycji na florę i faunę. Ponadto, w celu zwerifikowania i doprecyzowania zakresu planowanej wycinki drzew, w decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie ZRID w oparciu o inwentaryzującą drzew przeznaczonych do wycinki zawierającą informacje na temat ilości, gatunku, wieku i lokalizacji drzew.</p> <p><b>Dotyczy losu nowo wyremontowanego budynku przy ul. Kropidły 8-8a, którego nie wymienia się w analizach hałasu</b></p>	<p>Do powyższej kwestii odniesiono się powyżej.</p>	<p><b>Dotyczy wszelkich uzgodnień MZD z PKP PLK w sprawie budowy trasy średnicowej wzdłuż linii kolejowej</b></p>	<p>Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma obowiązku przedkładania żadnych (w tym pisemnych) uzgodnień ze stroną postępowania.</p>	<p><b>Dotyczące lokalizacji i funkcji projektowanego póżtunelu</b></p> <p>Póżtunel będzie stanowił przedłużenie ekranu akustycznego. Natomiast ekran zostanie umieszczony jak najbliżej źródła czyli drogi. Zatem nie zajdzie potrzeba wykorzystania dodatkowej rezerwy terenu na południe, w kierunku Parku Nadodrzańskiego. Inwestor ma obowiązek zrealizować inwestycję w podanych w dokumentacji liniach rozgraniczających. Na tym etapie nie ma gwarancji, iż tereny normowane od strony północnej (ul. J. Dobrego) zostaną chronione w postaci drugiego, dobudowanego póżtunelu. Obowiązek ochrony terenów normowanych od strony północnej spoczywa na PKP, który ustalony zostanie na etapie wniosku o decyzję środowiskową na modernizację linii kolejowej. Natomiast informacja, iż póżtunel ma za zadanie ochronę przed hałasem terenów normowanych, zarówno pochodzącego od projektowanej drogi, jak i istniejącej linii kolejowej – jest prawdziwa.</p>
--	---	---	---	---	--	---

	<p>Symulacje komputerowe dotyczące propagacji hałasu w środowisku, uwzględniają potłumel (ekran zakrzywiony). Natomiast w kwestii rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu (uwzględniającej się podmuchu, ścieranie, kumulowanie i odbijanie od ścian) – brak jest metodyki w tym zakresie.</p> <p><b>Dotyczące badań stanu technicznego budynków</b></p> <p>Kwestia została omówiona powyżej.</p>
<p><b>Wspólnota Mieszkaniowa</b> ul. Kropidy 8-8a 16.06.2016r.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dotyczące niezgodności koncepcji budowy drogi z cyt. „obowiązującymi ustawami i rozporządzeniami:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.)</b></li> <li>- <b>Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 czerwca 2002 r. z późn. zm.)</b></li> <li>- <b>Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z późn. zm.</b></li> <li>- <b>Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, z późn. zm.</b></li> <li>- <b>Ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji i zmianie ustaw powiązanych Dz.U. 2015, poz. 1777</b></li> <li>- <b>Ustawą z dnia 10 września 2015 r. o zmianie ustawy-Prawo ochrony środowiska Dz.U. 2015, poz. 1593 + akty prawne powiązane</b></li> <li>- <b>Ustawą o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu z dnia 24 kwietnia 2015 r - Dz.U.2015 - Warszawa, dnia 10 czerwca 2015 r. poz. 774</b></li> <li>- <b>Obwieszczeniem Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 5 lutego 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - Dz.U. 2015, poz. 199”</b></li> </ul> </li> <li>• <b>Dotyczące braku opinii przez najważniejsze organy i instytucje, tj.: Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, PKP Polskie Linie Kolejowe, RZGW</b></li> </ul> <p>Do powyższych kwestii organ odniósł się w części tabeli dotyczącej I udziału społecznego</p> <p><b>Dotyczące wpływu wykonywanych robót na stan techniczny budynków na etapie realizacji inwestycji</b></p> <p>Do powyższej kwestii odniesiono się powyżej.</p> <p><b>Dotyczące stwierdzenia, iż:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>projektowana droga będzie przeznaczona dla ruchu pojazdów ciężarowych</b></li> <li>- <b>podano błędne, minimalne odległości drogi od budynków na podstawie przekroju B-B</b></li> </ul> <p>Do kwestii ruchu pojazdów ciężarowych odniesiono się powyżej. Inwestor potwierdza podane odległości od najbliższych budynków, a doprecyzowanie powyższego powinno nastąpić na etapie wniosku o ZRID.</p> <p><b>Dotyczące kwestii podania na obecnym etapie rodzajów materiałów i kolorystyki ogrodzeń - ekranów, umożliwiających harmonijne wkomponowanie w otaczający je teren</b></p> <p>Powyższe kwestie zostaną doprecyzowane na etapie wniosku o ZRID.</p>
<p><b>STE Silesia</b> - 13.06.2016r. - 20.06.2016r.</p>	<p><b>Dotyczące:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>przebiegu trasy średnicowej w Parku Nadodrzańskim – czy przebieg trasy będzie pokrywał się z wizualizacją z materiałów reklamowych do referendum w 2015r. (zdaniem autora uwagi, strefa wycinki obejmie obszar dużo większy niż 74 m<sup>2</sup>, a sama trasa będzie kolidowała z dwoma pomnikami przyrody i terenem</b></li> </ul>

<p>zabytkowego parku nadodrzańskiego)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>wpływu projektowanej drogi na na zabytkowy Park Nadodrzański (negatywne stanowisko OWKZ)</b></li> </ul>	<p>Wizualizacja trasy średnicowej zlecona przez Urząd Miasta Opola nie jest elementem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Kwestia wpływu przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe (w tym skala wycinki drzew w Parku Nadodrzańskim) zostanie poddana ponownej ocenie na etapie wniosku ZDRID.</p>
<p><b>Dotyczące ustosunkowania się do pisma MZD z dnia 03.06.2016r. w zakresie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>położenie wariantu IIA nie jest korzystniejsze od pozostałych wariantów,</b></li> <li>- <b>budowa trasy średnicowej nie zmniejszy ilości samochodów w centrum, ale je zwiększy,</b></li> <li>- <b>planów budowy centrum przesiadkowego przed dworcem kolejowym - nie były analizowane w raporcie środowiskowym oraz nie były wskazywane podczas rozprawy administracyjnej.</b></li> </ul>	<p>Kwestia wyboru wariantu realizacyjnego omówiona została powyżej. W chwili obecnej powstają koncepcje budowy centrum przesiadkowego.</p>
<p><b>Dotyczące braku analizy oddziaływania inwestycji na Villa Helena - Inwestor nie przeanalizował wpływu inwestycji na obiekt zabytkowy wpisany do rejestru zabytków – Villa Helena przy ulicy Kropiady 8-8a, analiza dotyczyła budynku Kropiady 6, czyli terenu działki położonej na wschód od Villa Helena.</b></p>	<p>Powyższą niespójność wyjaśniono powyżej.</p>
<p><b>Dotyczące zawarcia w decyzji obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie pozwolenia na budowę, gdyż stopień uszczegółowienia i ciągłe zmiany w wyborze trasy (zmiana wariantu z 1 na 2, potem z 2 na 2A) powodują, że nie w sposób jest ustalić rzeczywiste oddziaływanie na środowisko inwestycji</b></p>	<p>Wniosek został uwzględniony, w decyzji w punkcie II tut. organ nałożył obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.</p>
<p><b>Dotyczące alternatywnej przeprawy przez Odrę (na ul. Nysy Łużyckiej) o zmniejszającym się w ostatnich latach obciążeniu ruchem i planowanym wzroście przepustowości po realizowanej obecnie budowie mostu na ul. Niemodlińskiej</b></p>	<p>Jak wynika z analizy ruchu komunikacyjnego w mieście Opolu, wszystkie przeprawy przez rzekę Odrę mają w chwili obecnej ograniczony poziom swobody ruchu, natomiast zmniejszenie obciążenia mostu na ul. Nysy Łużyckiej wynika z ograniczenia przepustowości mostu na ul. Niemodlińskiej i zwiększenia atrakcyjności obwodnicy północnej poprzez wybudowanie węża na ul. Sobieskiego.</p>

Wobec powyższego, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, biorąc pod uwagę:

- ustalenia własne,
- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko
- opinię właściwego organu inspekcji sanitarnej,
- rekomendację Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko,
- wyjaśnienia inwestora,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- wnioski i uwagi stron postępowania,

w wyniku czego stwierdził, że przy spełnieniu warunków określonych w decyzji, realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska oraz ograniczony zostanie jego wpływ na środowisko do poziomu akceptowalnego, wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



Pouczenie

1. W przypadku konieczności realizacji czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, o których mowa w niniejszej decyzji, konieczne jest uzyskanie zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu wydawanego na podstawie art. 56 ustawy z dnia o *ochronie przyrody*
2. Zgodnie z ustawą o oś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 tej ustawy. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Opolu

  
Alicja Majewska

Otrzymują:

(za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)

1. Miejski Zarząd Dróg w Opolu  
ul. Obrońców Stalingradu 66, 45-512 Opole
2. Pozostałe strony zgodnie z art. 49 Kpa poprzez zawiadomienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu

## Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu

nr WOOŚ.4200.3.2013.51 z dnia 05.07.2016r.

o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia

pn. cyt. „Budowa trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”

### Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa przeprawy drogowej przez rzekę Odrę w mieście Opolu tj. budowa drogi o **klasie L – lokalnej, jednojezdniowej**, o długości ok. 1 875 metrów. Droga będzie przeznaczona dla ruchu pojazdów osobowych oraz w razie potrzeby dla pojazdów komunikacji miejskiej. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano wykonanie następujących obiektów mostowych:

- wiaduktu WD-01 nad ulicą Krapkowicką  
Na obiekcie znajdują się jedna jezdnia oraz ciąg pieszo rowerowy. Rozpiętość teoretyczna w osi konstrukcji wyniesie ok. 23 m. Podpory skrajne przewidziano jako przyczółki masywne. Obiekt zaprojektowano na klasę obciążenia „B” wg PN-85/S-10300;
- mostu MD-01 nad Kanalem Ulgi  
Na obiekcie znajdują się jedna jezdnia oraz ciąg pieszo rowerowy. Całkowita długość obiektu wyniesie ok. 160 m. Obiekt zaprojektowano na klasę obciążenia „B” wg PN-85/S-10300;
- mostu MD-02 nad rzeką Odrą  
Na obiekcie znajdują się jedna jezdnia oraz ciąg pieszo rowerowy. Całkowita długość obiektu wyniesie ok. 202 m. Obiekt zaprojektowano na klasę obciążenia „A” wg PN-85/S-10300;
- wiaduktu WD-02 nad ulicą Powstańców Śląskich  
Całkowita długość obiektu wyniesie ok. 14 m;
- mostu MD-03 nad Kanalem Młynówka  
Na obiekcie znajdują się jedna jezdnia oraz ciąg pieszo rowerowy. Całkowita długość obiektu wyniesie ok. 67 m. Obiekt zaprojektowano na klasę obciążenia „B” wg PN-85/S-10300.

Projektowana droga będzie posiadać następujące parametry:

- |                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| – klasa drogi              | - L             |
| – długość drogi            | - ok. 1 875m    |
| – prędkość projektowa      | - 40 km/h       |
| – prędkość miarodajna      | - 50 km/h       |
| – prędkość dopuszczalna    | - 50 km/h       |
| – szerokość pasów ruchu    | - 3,0 m – 3,5 m |
| – chodniki                 | - 2,0 m         |
| – ciągi pieszo-rowerowe    | - 2,5 m         |
| – szerokość pasa drogowego | - 12 - 70 m.    |

Oprócz ww. obiektów inżynierskich przewiduje się:

- budowę łączników zapewniających prawidłową obsługę posesji przylegających do projektowanej trasy,
- montaż urządzeń oświetleniowych,
- montaż urządzeń odwadniających drogę,
- przebudowę infrastruktury kolidującej z inwestycją.

Kilometraż dla projektowanej trasy

Lp.	od ok. km	do ok. km	długość ok. [m]	usytuowanie względem terenu istniejącego	od ok. km	do ok. km	długość ok. [m]	usytuowanie względem terenu istniejącego
				strona północna				strona południowa
1	0+000,00	0+075,00	75,00	Niski nasyp (po terenie)	0+000,00	0+053,00	53,00	Niski nasyp (po terenie)
2	0+075,00	0+279,05	204,05	Nasyp	0+053,00	0+279,05	226,05	Nasyp
3	0+279,05	0+302,17	23,12	Obiekt WD-01	0+279,05	0+302,17	23,12	Obiekt WD-01
4	0+302,17	0+344,24	42,07	Nasyp	0+302,17	0+344,24	42,07	Nasyp
5	0+344,24	0+502,25	158,01	Obiekt MD-01	0+344,24	0+502,25	158,01	Obiekt MD-01
6	0+502,25	0+740,79	238,54	Nasyp	0+502,25	0+740,79	238,54	Nasyp
7	0+740,79	0+941,06	200,27	Obiekt MD-02	0+740,79	0+941,06	200,27	Obiekt MD-02
8	0+941,06	1+093,00	151,94	Nasyp	0+941,06	0+993,00	51,94	Nasyp
9	1+093,00	1+152,40	59,40	Niski nasyp (po terenie)	0+993,00	1+152,40	159,40	mur oporowy
10	1+152,40	1+166,60	14,20	Obiekt WD-02	1+152,40	1+166,60	14,20	Obiekt WD-02
11	1+166,60	1+172,00	5,40	Niski nasyp (po terenie)	1+166,60	1+172,00	5,40	mur oporowy
11	1+172,00	1+264,00	92,00	mur oporowy	1+172,00	1+264,00	92,00	mur oporowy
12	1+264,00	1+335,09	71,09	Obiekt MD-03	1+264,00	1+335,09	71,09	Obiekt MD-03
13	1+335,09	1+880,19	545,10	Niski nasyp (po terenie)	1+335,09	1+880,19	545,10	Niski nasyp (po terenie)

Na obecnym etapie przedsięwzięcia inwestor nie miał możliwości wskazania dokładnej szerokości pasa drogowego, jak i pasów ruchu. Ostatecznie szerokość pasa drogowego zatwierdzona zostanie na etapie projektu budowlanego. Najszerszy pas drogowy będzie wynosił 70 m, a najwęższy - 12 m. Szerokość pasów ruchu zostanie określona jak dla drogi jednojezdniowej, klasy L lokalnej – zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124).

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane prace, które będą obejmowały:

- geodezyjne wytyczenie trasy i elementów towarzyszących;
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją,
- zabezpieczenie i przebudowę urządzeń obcych i uzbrojenia terenu,
- rozbiórkę elementów krzyżujących się dróg istniejących,
- sporadyczną przebudowę ogrodzeń i innych elementów infrastruktury.
- budowę drogi wraz z obiektami inżynierskimi
- budowę docelowej organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego) dla całości projektowanego przedsięwzięcia.

Przedmiotowa droga będzie realizowana na działkach ewidencyjnych wymienionych poniżej. Działki te stanowią jednocześnie wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycinie drzew i krzewów:

- obręb Szczepanowice 0128:

1, 50, **51**, 55, 56, 65, 78, 93, 95, 96, 97, 144, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 103/2, 103/3, 103/5, 103/6, 109/1, 109/2, 109/4, 109/6, 109/7, 54/1, 54/2, 67/1, 67/2, 70/10, 70/11, 70/4, 70/5, 70/6, 70/8, **76/1**, 76/2, **77/1**, 77/2, 79/1, 79/2, 85/1, 85/2, 92/1;

- obręb Opole 0103:

6, 7, 8, 9, 23, 24, 58, 59, **2/2**, 3/1, 5/1, 5/1, 9/1, 11/1, 26/1, 2/2, 3/2, 9/2, 11/2, 26/2, 10/3, 5/4, 10/4, 10/5, 4/6, 10/6, 5/7, 10/7, 5/8, 5/9, 5/10, 5/11, 5/12, 5/16, 10/19, 10/22, 10/23, 47/3, 47/4, 60/6, 63/3.

Numery działek oznaczone pogrubioną czcionką stanowią tereny zamknięte PKP w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2015 r. poz. 520, z późn. zm.), tj. tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Opolu  
  
Alicja Majewska

