



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU**

WOOŚ.4200.1.2013.ES.51

Opole, 2016-12-16

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 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* (t.j. Dz. U. Nr z 2016, poz. 353 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016, poz. 71), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.) zwanej dalej Kpa, po rozpatrzeniu wniosku Pani Barbary Śliwka, pełnomocnika Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

u s t a l a m

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na cyt. **„Budowie Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko”**, w wariantcie I

I. Określam:

I.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy południowej miasta Opola na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej.

Zakres projektowanego przedsięwzięcia:

- budowa:
 - drogi – obwodnica południowa
 - skrzyżowań i węzłów drogowych;
 - obiektów inżynierskich – wiaduktów, mostów i przepustów;
 - ścieżek rowerowych;
 - układu dróg dojazdowych;
 - systemu odwodnienia;
 - oświetlenia ulicznego;
 - urządzeń ochrony środowiska;
- zabezpieczenie i przebudowa urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją;
- wycinka drzew i krzewów w niezbędnym zakresie.

Realizacja przedsięwzięcia została zaplanowana w dwóch etapach:

- etap I – od ul. Krapkowickiej do ul. Popiełuszki,
- etap II – od ul. Popiełuszki do ul. Strzeleckiej.

1.2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Bazy sprzętowo-materiałowe lokalizować przede wszystkim na terenach już zagospodarowanych, w liniach rozgraniczających planowanego pasa drogowego:
 - a) poza płacami łągów w otoczeniu stawu przy ul. Krapkowickiej i w dolinie Odry, poza aleją drzew przy ul. Olimpijskiej oraz innymi obszarami cennymi pod względem przyrodniczym wskazanymi przez nadzór przyrodniczy w trakcie realizacji prac,
 - b) poza miejscami migracji płazów, które stwierdzono na odcinkach:
 - od km 0+000 do km 0+500 (planowanej obwodnicy) – po obu stronach (staw przy ul. Krapkowickiej),
 - od km 1+200 do km 1+600 (planowanej obwodnicy) – strona lewa,
 - od km 2+100 do km 2+600 (planowanej obwodnicy) – strona prawa,
 - od km 2+800 do km 4+100 (planowanej obwodnicy) – strona prawa – zbiornik (Kamionka Groszowice),
 - od km 5+300 do km 6+200 (planowanej obwodnicy) – strona prawa – zbiornik Malina I i Malina II;
 - c) w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew nieprzeznaczonych do wycinki,
 - d) w odległości minimum 50 metrów od cieków, zbiorników wodnych i wałów przeciwpowodziowych rzeki Odry,
 - e) w odległości nie mniejszej niż 100 m od zabudowy mieszkaniowej. Bazy sprzętowo-materiałowe od strony zabudowy mieszkaniowej zabezpieczyć szczelnym ogrodzeniem o wysokości min. 2,5 m.
2. 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.),
3. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w skład którego wejdą: herpetolog, chiropterolog, entomolog, ornitolog i botanik. Nadzór przyrodniczy winien:
 - a) przeprowadzić szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę w zakresie biologii gatunków chronionych, mogących pojawić się na trasie planowanej inwestycji, a także optymalnych sposobów realizacji prac, aby nie prowadziły one do łamania zakazów obowiązujących w stosunku do tych gatunków,
 - b) nadzorować sposób realizacji warunków wskazanych w punktach: 1, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 i 20 niniejszej decyzji;
4. Przed przystąpieniem do prac niwelacyjnych zdjąć wierzchnią, urodzajną warstwę gleby (średnio do głębokości 30 cm) i zmagazynować ją w sąsiedztwie obszaru objętego budową, na osobnych pryzmach o wysokości nie przekraczającej 2 m. Pryzmy ziemi zabezpieczyć przed przesuszeniem, np. poprzez przykrycie matami z geomembrany lub obsianie mieszanką roślin motylkowych oraz oddzielić od podłoża warstwą nieprzepuszczalną lub folią;
5. Prace związane z oczyszczeniem terenu z roślinności zielnej oraz ze zdjęciem wierzchniej warstwy gleby wykonać po zakończeniu okresu lęgowego przez ptaki i zanim płazy i gady zapadną w sen zimowy (dopuszczalny termin prac: wrzesień-październik) lub na początku okresu wegetacyjnego roślin, po przebudzeniu się zwierząt, a przed przystąpieniem ptaków do łągów (dopuszczalny termin prac: marzec-kwiecień). W przypadku braku możliwości ukończenia prac przygotowawczych w ww. terminie dopuszcza się ich kontynuację w okresie lęgowym ptaków, jednakże wyłącznie w przypadku, jeżeli przed przystąpieniem do prac ornitolog stwierdzi brak gniazdowania ptaków na roślinności zielnej i bezpośrednio na ziemi na terenie objętym pracami oraz w bezpośrednim jego sąsiedztwie, a herpetolog potwierdzi, iż płazy nie przystąpiły na tym terenie do rozrodu;

6. Zdjętą urodzajną glebę, wykorzystać w całości do odbudowy powierzchni biologicznie czynnych i bezpośrednio po zakończeniu prac ziemnych obsiać te obszary odpowiednią siedliskowo mieszkanką rodzimych gatunków roślin, której skład określony zostanie przez nadzór przyrodniczy;
7. Oгородzić lub oznakować w sposób widoczny w terenie, np. przy użyciu taśmy ostrzegawczej, fragmenty łągu w dolinie Odry, łągu w otoczeniu stawu przy ul. Krapkowickiej i inne cenne miejsca wskazane przez nadzór przyrodniczy w bezpośrednim sąsiedztwie prac, ważne dla zachowania lokalnej bioróżnorodności, w sposób zabezpieczający przed przypadkowym zniszczeniem podczas realizacji robót budowlanych. O szczegółowej lokalizacji tych miejsc poinformować wykonawców prac w terenie;
8. Zabezpieczyć drzewa i krzewy znajdujące się na terenie prowadzonych prac i nie wymagające wycinki, przed uszkodzeniem mechanicznym, np. poprzez ich ogrodzenie, zabezpieczenie pni deskami lub osłonami z maty słomianej, derki lub juty 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 pnieniu czy przyporach korzeniowych;
9. W zasięgu strefy korzeniowej drzew nieprzeznaczonych do usunięcia, obejmującej obrys korony + 2 m, prace prowadzić ręcznie, za wyjątkiem miejsc, gdzie jest to niemożliwe, a także nie zmieniać poziomu gruntu;
10. Odkryte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed wysychaniem oraz przymrozkami, np. poprzez przykrycie matami lub folią;
11. Po zakończeniu prac zdemontować zabezpieczenia drzew;
12. Przed przystąpieniem do zdjęcia urodzajnej warstwy gleby oraz każdorazowo przed rozpoczęciem prac ziemnych specjaliści z nadzoru przyrodniczego, sprawdzą teren budowy, a w szczególności wykopy i inne miejsca mogące stanowić pułapkę dla zwierząt oraz potencjalne miejsca ich rozrodu, pod kątem występowania w ich obrębie chronionych gatunków zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt, wszystkie ich osobniki winny zostać odłowione i bezpośrednio po schwytaniu przeniesione poza obszar prowadzonych prac w miejsca, na których panują optymalne warunki siedliskowe dla schwytanych gatunków zwierząt, wytypowane przez specjalistów z nadzoru przyrodniczego. Dopuszcza się aby poza okresem aktywności zwierząt kontrole terenu budowy prowadzone były także przez osoby przeszkolone przez specjalistów z nadzoru przyrodniczego;
13. Przed przystąpieniem do prac ziemnych w obrębie stwierdzonych szlaków migracji oraz miejsc żerowania płazów, zabezpieczyć pas budowy przed wtargnięciem zwierząt poprzez wykonanie szczelnych ogrodzeń tymczasowych na odcinkach:
 - od km 0+300 do km 0+450 – po obu stronach (staw przy ul. Krapkowickiej),
 - od km 1+350 do km 1+400 – strona lewa,
 - od km 2+250 do km 2+450 – strona prawa,
 - od km 3+000 do km 3+900 – strona prawa (Kamionka Groszowice),
 - od km 5+500 do km 6+000 – strona prawa (Malina I i Malina II);
14. Wymienione w punkcie 13 ogrodzenia wykonać z materiału umożliwiającego trwały naciąg, np. foli, brezentu, geotkaniny, plandeki lub siatki polimerowej o oczkach wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm w taki sposób aby:
 - a) część nadziemna ogrodzenia posiadała wysokość nie mniejszą niż 40 cm,
 - b) część ogrodzenia była wkopana w ziemię na głębokość minimum 10 cm,
 - c) górna krawędź ogrodzenia była odgięta w kierunku przeciwnym do wykopów pod kątem 45-90°, tworząc daszek o szerokości minimum 5 cm;
15. Każdorazowo przed przystąpieniem do prac sprawdzać ogrodzenia tymczasowe wokół terenu budowy, w celu stwierdzenia czy nie doszło do przerwania ich ciągłości, a w razie zaistnienia takiej konieczności niezwłocznie je naprawiać;

16. W celu wylapania okazów gatunków chronionych występujących w obrębie placu budowy stosować pułapki łowne, np. w postaci wiadra z tworzywa sztucznego, wkopanego w ziemię na równi z powierzchnią terenu wzdłuż ogrodzeń tymczasowych, od strony placu budowy. Wiadra te winny posiadać otwory w dnie pozwalające na swobodny wypływ wody opadowej oraz być wyłożone mchem, patykami lub liśćmi. 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 każdym wiadrze należy umieścić patyk, wystający pod dużym kątem, który umożliwi samodzielne wyjście z wiader niektórym ze zwierząt. Pułapki łowne sprawdzać każdego dnia rano, a w terminie od 1 marca do 15 maja i od 15 września do 15 października, w przypadku zaistnienia takiej potrzeby, dwa razy dziennie – rano i przed zachodem słońca. Schwytane zwierzęta niezwłocznie przenosić poza obszar prowadzonych prac na optymalne dla nich siedliska, wskazane przez specjalistów z nadzoru przyrodniczego, oddalone na tyle, aby zwierzęta nie były w stanie powrócić. Zagęszczenie rozmieszczenia wiader określą specjaliści z nadzoru przyrodniczego, zależnie od ilości stwierdzonych zwierząt, przy czym na wykazanych odcinkach szlaków migracji oraz miejsc żerowania płazów, określonych w punkcie 13, maksymalna odległość pomiędzy wkopanymi wiadrami nie może przekraczać 100 m;
17. Na czas przerw w pracy (święta, weekendy itp.), na odcinkach, na których nie zastosowano tymczasowych ogrodzeń ochronnych, w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy aktywności zwierząt, zabezpieczyć miejsca mogące stanowić dla nich pułapkę, np. poprzez zastosowanie drewnianych elementów jako pochylni umożliwiającej wydostanie się zwierząt z wykopów lub też szczelne przykrycie otworów;
18. Szczelnie ogrodzić budowane zbiorniki infiltracyjno-odparowujące, a w przypadku braku takiej możliwości zmniejszyć nachylenie ich skarp lub zastosować pochylnie umożliwiające ich opuszczanie przez zwierzęta, w szczególności przez płazy;
19. Zabezpieczyć osadniki, separatory i studzienki ściekowe, aby nie stanowiły one zagrożenia dla płazów, np. poprzez szczelne przykrycie od góry, zastosowanie krat zabezpieczających wpusty, szczelne ogrodzenie siatką o oczkach wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm, zamontowanie pochylni, rur lub innych konstrukcji umożliwiających samodzielne wydostawanie się zwierząt na zewnątrz;
20. W przypadku wykorzystywania pomp do usuwania wód opadowych z wykopów, w których mogą występować płazy, zabezpieczyć węże ssące szczelną siatkami o oczkach wielkości maksymalnie 0,5 cm x 0,5 cm, tak aby nie przedostawały się do nich płazy. Siatka winna zostać zamontowana ok. 20-30 cm od otworu węża, aby uniknąć zgniatania płazów przy zasysaniu wody;
21. powierzchnię przejść dla zwierząt pokryć gruntem, najlepiej o dużych zdolnościach retencjonowania wody opadowej. Ponadto w obrębie przejść na obszarach dostępnych dla zwierząt nie mogą znajdować się rowy odwodnieniowe o stromych i umocnionych skarpach oraz obiekty odwodnieniowe mogące stanowić pułapki dla płazów. Dodatkowo w przypadku przejść zespolonych z ciekami wodnymi, po obu stronach cieków należy pozostawić pasy gruntu lub wykonać półki pokryte gruntem o dużych zdolnościach retencjonowania wody pozostające powyżej poziomu wody wysokiej dla danego cieków, po których będą mogły przemieszczać się zwierzęta;
22. Po zakończeniu prac budowlanych wykonać trwałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające w km: 2+900 ÷ 4+100 i 5+800 ÷ 6+300 z siatki stalowej lub polimerowej, płyt betonowych, prefabrykatów betonowych, płyt stalowych lub polimerowych, w sposób zapewniający ich szczelność. Ogrodzenia te winny uniemożliwiać przedostawanie się zwierząt w miejscach połączenia z przepustami, a także posiadać przebieg umożliwiający skuteczne naprowadzenie zwierząt do przepustów służących jako przejścia;
23. Po zakończeniu prac budowlanych wykonać trwałe ogrodzenia ochronne na odcinku od km 2+210 do km 2+700 od strony „Groszowickich Skał”, uniemożliwiające przedostawanie się zwierząt na drogę, uwzględniając rozwiązania pozwalające na ograniczenie liczby kolizji na jego odcinkach końcowych (np. doprowadzenie zakończeń

- ogrodzenia do obszarów unikanych przez zwierzęta, zastosowanie zakończenia w kształcie litery „U”, powodującego zmianę kierunku ruchu zwierząt);
24. Wycinkę drzew oraz krzewów przeprowadzić w okresie od 16 października do końca lutego;
 25. Wycinkę drzew o obwodzie pnia powyżej 50 cm, mierzonego na wysokości 130 cm, prowadzić pod nadzorem entomologa i chiropterologa z nadzoru przyrodniczego, którzy przed przystąpieniem do wycinki dokonają oględzin drzew pod kątem obecności chronionych gatunków owadów i nietoperzy. W przypadku potwierdzenia występowania ww. zwierząt odpowiednio entomolog lub chiropterolog wskaże dopuszczalny sposób prowadzenia wycinki oraz jej optymalny termin;
 26. W przypadku wycinki drzew, w stosunku do których nie jest możliwe jednoznaczne potwierdzenie zasiedlenia przez osobniki pachnicy dębowej (potencjalne siedlisko ww. gatunku), wycinkę prowadzić pod nadzorem entomologa z nadzoru przyrodniczego, 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 winny zostać przeszukane pod kątem występowania w nich form rozwojowych pachnicy dębowej przez entomologa, który w przypadku ich stwierdzenia podejmie działania mające na celu zachowanie osobników tego gatunku;
 27. Na odcinkach przylegających do: zbiorników wodnych, zadrzewień lęgowych wzdłuż cieków oraz alei drzew przy ul. Olimpijskiej rozpocząć realizację prac generujących hałas w okresie od 16 października do końca lutego;
 28. W przypadku konieczności zastosowania umocnień brzegów rzeki Odry w miejscach lokalizacji obiektów mostowych, umocnienia te wykonać poza okresem tarła śliza, przypadającym od kwietnia do czerwca, z materiałów naturalnych, unikając zanieczyszczenia i zamulania wód w rzece;
 29. 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;
 30. Do oświetlenia trasy zastosować lampy sodowe, emitujące możliwie najmniej intensywne światło. Strumień światła z lamp winien być skierowany wyłącznie na powierzchnię, która ma być oświetlona;
 31. W sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wykonać drogi technologiczne w liniach rozgraniczających planowanego pasa drogowego, o nawierzchni utwardzonej;
 32. Bazy sprzętowo-materiałowe oraz teren budowy wyposażić w przenośne sanitariaty, a ścieki bytowe wywozić na najbliższą oczyszczalnię ścieków;
 33. Zabezpieczyć zaplecze budowy (teren bazy sprzętowo-materiałowej) poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu magazynowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego;
 34. Teren budowy oraz bazy sprzętowo-materiałowej wyposażić w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
 35. Zapewnić miejsca czyszczenia podwozia i ogumienia pojazdów ciężarowych przed opuszczeniem przez nie terenu budowy;
 36. W celu ograniczenia procesu wtórnego pylenia zapewnić ciągle czyszczenie przez pojazdy sprząające, terenu przy wyjazdach z budowy,;
 37. W przypadku wystąpienia zagrożenia powodziowego odpowiednio zabezpieczyć teren budowy i usunąć sprzęt budowlany;
 38. Na etapie realizacji inwestycji, wody z wykopów odprowadzać do poniżej wskazanych odbiorników:

Lp.	Odcinek trasy	Miejsce odprowadzenia i lokalizacja osadnika	Nazwa odbiornika	Lokalizacja
1.	0+220÷ 0+350	0+345÷ 0+360	staw przy ul. Krapkowickiej	most nad stawem przy ul. Krapkowickiej
2.	0+380÷ 0+590	0+375÷ 0+390	staw przy ul. Krapkowickiej	most nad stawem przy ul. Krapkowickiej
3.	0+590 ÷1+250	0+730 ÷ 0+750	rów RM.01	estakada na terenie Polderu
4.	1+250 +1+650	1+645 + 1+665	rzeka Odra	most nad rz. Odą
5.	1+750 ÷2+230	1+735 +1+755	rzeka Odra	most nad rz. Odą
6.	2+640 ÷2+700	2+765 ÷2+780	istniejąca kanalizacja deszczowa na DW423	wiadukt nad łącznicą
7.	2+745 + 2+930	2+765 +2+780	istniejąca kanalizacja deszczowa na DW423	wiadukt nad DW423 oraz torowiskiem kolejowym
8.	4+480 + 4+540	4+500 +4+520	rów drogowy ul. Brzechwy	wiadukt nad przedłużeniem ul. Brzechwy
9.	5+720 + 5+790	5+745 +5+770	rów drogowy ul. Olimpijskiej	wiadukt nad ul. Olimpijską
10.	6+170 ÷ 6+210	6+178 ÷6+203	rzeka Malina	przepust na rz. Malina

39. Budowę prowadzić w sposób pozwalający na zachowanie przepływu nienaruszalnego rzeki oraz niepowodujący;
- przerwania ciągłości morfologicznej cieku;
 - zmiany ukształtowania koryta rzeki zarówno w profilu podłużnym, jak też w przekroju poprzecznym;
40. W rejonach zabudowy mieszkaniowej:
- a) zlokalizowanej do 20 metrów od inwestycji, na ogrodzeniu budowy, stosować osłony przeciwhałasowe o izolacyjności nie mniejszej niż 25 dB (np. podwójne maty dźwiękoizolacyjne),
 - b) zlokalizowanej do 30 metrów prace budowlane prowadzić przy użyciu walców statycznych w celu ochrony tej zabudowy przed drganiami.
41. Transport materiałów sypkich prowadzić przy użyciu pojazdów posiadających zabezpieczenia przeciw pyleniu np. oponcze;
42. Zabezpieczyć składowane materiały sypkie przed wtórnym pyleniem w niekorzystnych sytuacjach meteorologicznych (wiatr i wysokie temperatury) poprzez ich zakrywanie, zasłanianie powierzchni gromadzonych materiałów sypkich bądź ich zraszanie;
43. Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie prowadzonych robót budowlanych, wykorzystać do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie realizacji inwestycji;
44. Wytworzone na etapie realizacji odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne wstępnie magazynować w wyznaczonych miejscach na terenie budowy (w liniach rozgraniczających przewidzianej dla wykonania pasa drogowego), w oznaczonych pojemnikach, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom do dalszego ich zagospodarowania;
45. 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. Ponadto przedkładać organowi, raz na kwartał, sprawozdanie w postaci okresowego raportu z realizacji prac.

I.3. Warunki wykorzystania terenu w fazie eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Prowadzić stałą kontrolę stanu urządzeń służących podczyszczeniu wód opadowych lub roztopowych;
2. Wody opadowe lub roztopowe z planowanej obwodnicy wprowadzać do sieci kanalizacji deszczowej, po ich wcześniejszym podczyszczeniu w urządzeniach podczyszczających - osadnikach zawiesiny ogólnej i separatorach substancji ropopochodnych zaprojektowanych zgodnie z punktem I.4.2 niniejszej decyzji

I.4. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania pozwolenia na realizację inwestycji drogowej

1. Przewidzieć realizację ekranu akustycznego o niżej wskazanych parametrach:

Nr	Lokalizacja / kilometraż		Wysokość [m]	Długość [m]	Strona drogi	Uwagi
E1/1	2 + 226 Obwodnica Południowa	0 + 062 Łącznik pasa lewego obwodnicy z ul. Popieluszki	4,0	ok. 371	lewa	Pochłaniający Klasa B3, A4

2. Przewidzieć odwadnianie drogi w niżej wymienionych lokalizacjach:

Odcinek trasy	Miejsce odprowadzenia km/strona	Nazwa odbiornika	Sposób odprowadzenia	Podczyszczenie – separatory i osadniki, km/strona
0+000+0+670	0+255 + 0+275/ L	staw przy ul. Krapkowickiej	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	0+255 + 0+275/ P
0+670+1+150	0+740 + 0+760/ L	rów melioracyjny RM.01 → rzeka Odra	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	0+740 + 0+760/ L
1+150+2+205	1+100 + 1+200/ P	zbiornik infiltracyjno-odparowujący – powierzchnia 1000 m ² , objętość (500-750) m ³	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	1+100 + 1+200/ P
2+205+2+760	2+370 + 2+470/ L	zbiornik infiltracyjno-odparowujący – powierzchnia 750 m ² , objętość (375-575) m ³	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	2+370 + 2+470/ L
2+760+2+910	2+765 + 2+780/ pod obiektem OB.3	istniejąca kanalizacja deszczowa DW423	kanalizacja deszczowa	-
2+910+4+530	3+285 + 3+330/ P	zbiornik Kamionka	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	3+285 + 3+330/ P
4+530+5+670	5+000 + 5+100/ P	zbiornik infiltracyjno-odparowujący – powierzchnia 1100 m ² , objętość (550-825) m ³	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	5+000 + 5+100/ P
5+670+6+300	6+178 + 6+203/ L	rzeka Malina	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	6+178 + 6+203/ L
6+300+6+520	6+500 + 6+520/ L	rów drogowy DK94 → rzeka Malina	kanalizacja deszczowa, wylot kolektora	6+500 + 6+520/ L

3. W części dotyczącej czaszy polderu, nad obwałowaniem i międzywałem rz. Odry drogę poprowadzić w estakadzie wzniesionej o ok. 2 m ponad istniejące obwałowanie Odry;
4. Mosty, estakadę oraz w miarę możliwości wiadukty zaprojektować w taki sposób, aby mogły one pełnić funkcję przejść dolnych dla zwierząt;
5. Zaprojektować następujące przejścia dla zwierząt:
 - a) przepusty pod koroną drogi dla małych zwierząt oraz płazów w km: 2+990 ÷ 3+010, 3+090 ÷ 3+110, 3+190 ÷ 3+210, 3+290 ÷ 3+310, 3+390 ÷ 3+410, 3+490 ÷ 3+510, 3+590 ÷ 3+610, 3+690 ÷ 3+710, 3+790 ÷ 3+810, 3+890 ÷ 3+910, 3+990 ÷ 4+010, 6+000 ÷ 6+020, 6+090 ÷ 6+110,
 - b) przepusty pod koroną drogi dla małych zwierząt oraz płazów zespolone z ciekami wodnymi: na rowie pomiędzy ul. Olimpijską a rzeką Malina - km 5+890 ÷ 5+915 i na rzece Malina - km 6+178 ÷ 6+203;
6. Most nad Odrą oraz nad stawem przy ul. Krapkowickiej zaprojektować, w miarę możliwości, bez pylonów, aby nie ograniczały one swobody przelotów ptaków i nietoperzy;

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 10 cyt. wyżej ustawy ooś

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 ooś, w szczególności w zakresie:

- 1) analizy poprawności przyjętych rozwiązań związanych z ochroną terenów chronionych przed hałasem, w tym parametrów ekranów akustycznych, rodzaju materiałów z jakich planuje się je wykonać (właściwa izolacyjność akustyczna i współczynnik pochłaniania), z uwzględnieniem ukształtowania terenu i możliwości wykorzystania materiału z inwestycji. Analiza winna być oparta o aktualne prognozy ruchu (struktury ruchu i pojazdów);
- 2) oceny wpływu przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego opartej o aktualne prognozy ruchu (struktury ruchu i pojazdów);
- 3) ewentualnej weryfikacji kilometrażu drogi, w których zlokalizowane będą:
 - a) osadniki i miejsca wprowadzania do odbiornika wód pochodzących z odwodnienia wykopów - etap realizacji;
 - b) osadniki, separatory oraz miejsca wprowadzania do odbiornika wód opadowych i roztopowych pochodzących z drogi - etap eksploatacji;
- 4) oddziaływania przedsięwzięcia na klimat oraz jego adaptacji do zmian klimatu ze wskazaniem wszelkich działań mitygujących;
- 5) zabezpieczeń przeciwoerozyjnych skarp oraz nasypów; zgodnie z dokumentacją geologiczną wykonaną na etapie projektu budowlanego;
- 6) zakresu planowanej wycinki drzew i krzewów, określonego w oparciu o inwentaryzację drzew przeznaczonych do wycinki, zawierającą informacje na temat ilości, gatunku, wieku i lokalizacji drzew przeznaczonych do usunięcia;
- 7) parametrów planowanych przejść dla zwierząt, konstrukcji mostów, estakady i wiaduktów oraz trwałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających.

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 ooś

III. Stwierdzić konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia

W celu zbadania skuteczności przyjętych rozwiązań dla zachowania lokalnych populacji płazów i ptaków, inwestor winien przeprowadzić 5-letni monitoring stanu populacji oraz wpływu inwestycji na lokalną batrachofaunę i ornitofaunę, obejmujący kolejne 5 lat po oddaniu drogi do eksploatacji. Monitoring winien być prowadzony odpowiednio przez ekspertów: herpetologa i ornitologa, posiadających udokumentowane doświadczenie przyrodnicze.

1. Monitoring porealizacyjny płazów

Monitoring porealizacyjny w stosunku do płazów powinien dotyczyć wszystkich gatunków płazów występujących w pobliżu drogi, na całym jej odcinku, a w szczególności w miejscach rozrodu płazów zlokalizowanych w zbiornikach wodnych, we wszystkich sezonach aktywności batrachofauny (tj. w okresie masowych migracji wiosennych, jesiennych, w okresie rozrodu) oraz hibernacji.

W ramach monitoringu porealizacyjnego należy:

- 1) określić aktualne miejsca rozrodu, bytowania i zimowania płazów oraz stan siedlisk wykorzystywanych przez płazy w pasie ok. 550 m po każdej stronie drogi;
- 2) określić skład gatunkowy i kondycję populacji poszczególnych gatunków płazów występujących na badanym obszarze;
- 3) określić stopień zagrożenia siedlisk i gatunków batrachofauny;
- 4) określić rzeczywiste szlaki migracji poszczególnych gatunków płazów na badanym terenie;
- 5) ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących, a w szczególności określić stopień wykorzystania przejść dla zwierząt oraz skuteczność urządzeń zapobiegających przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię, poprzez:
 - a) w odniesieniu do przejść dla zwierząt:
 - określenie gatunków zwierząt obserwowanych na przejściach i w ich bezpośrednim otoczeniu;
 - określenie intensywności wykorzystywania przejść;
 - b) w odniesieniu do ogrodzeń ochronno-naprowadzających:
 - określenie, czy ogrodzenia połączone są w sposób szczelny i trwałe z krawędziami ekranów akustycznych, krawędziami konstrukcji obiektów inżynierskich oraz osłon antyolśnieniowych na przejściach dla zwierząt;
 - identyfikację wszelkich luk i nieciągłości na przebiegu ogrodzeń – zwrócenie szczególnej uwagi na miejsca przejścia ogrodzeń w poprzek rowów odwodnieniowych, miejsca łączenia arkuszy siatki, narożniki i załamania przebiegu, miejsca naprawy wcześniejszych uszkodzeń;
 - określenie, czy dolna krawędź siatki jest połączona w sposób szczelny i trwałe z powierzchnią terenu – czy aktualnie występują luki lub szpary bądź istnieje niebezpieczeństwo ich powstania w wyniku wymywania/wywiewania gruntu;
 - określenie, czy ogrodzenia zostały zaprojektowane we właściwych miejscach;
- 6) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych działań minimalizujących, opracować projekt możliwych do wykonania dodatkowych działań, takich jak np.: realizacja dodatkowych przepustów (w miejscach, gdzie będzie to technicznie możliwe), wprowadzenie dodatkowych ogrodzeń i plotków naprowadzających na zrealizowane przejścia dla zwierząt;
- 7) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych działań minimalizujących 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.);
- 8) przeprowadzić analizę i ocenę zmian w lokalnych populacjach batrachofauny, zmian różnorodności biologicznej, ilościowych i jakościowych zmian w siedliskach płazów

(ocena zmian w populacjach na podstawie obiektywnych parametrów charakteryzujących populację).

2. Monitoring porealizacyjny ptaków

Monitoring porealizacyjny w stosunku do ptaków powinien dotyczyć wszystkich gatunków ptaków występujących w pobliżu drogi, w szczególności gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (79/409/EWG), na całym odcinku drogi, a w szczególności w miejscach masowego lęgu ptaków w rejonie istniejących zadrzewień i zbiorników wodnych, we wszystkich okresach w cyklu życiowym ptaków, tj.: w okresie lęgowym, w okresie dyspersji polęgowej, w okresie wędrówki jesiennej i wiosennej oraz w okresie zimowania.

W ramach monitoringu porealizacyjnego należy:

- 1) określić aktualne miejsca gniazdowania i żerowania ptaków oraz stan siedlisk wykorzystywanych przez ptaki w pasie ok. 1000 m po każdej stronie drogi,;
- 2) określić skład gatunkowy i kondycję populacji poszczególnych gatunków ptaków występujących na badanym obszarze,;
- 3) określić stopień zagrożenia siedlisk i stwierdzonych gatunków ornitofauny;
- 4) zidentyfikować zakres utraty i pogorszenia siedlisk poprzez wzrost hałasu i zanieczyszczenie światłem w czasie i przestrzeni, tj. w szczególności ustalić:
 - a) jakich gatunków dotyczy utrata siedlisk,
 - b) odległości, w jakiej przedmiotowa inwestycja oddziałuje na siedliska ptasie, poprzez zmniejszenie ich atrakcyjności dla ptaków,
 - c) miany obszaru oddziaływania inwestycji w opisywanym zakresie w kolejnych latach;
- 5) zidentyfikować zakres występowania efektu bariery poprzez ustalenie:
 - a) częstości, w jakiej przelatujące ptaki wykonują manewr omijania barier, tj. np. mostów, ekranów akustycznych,
 - b) stwierdzenie, których gatunków dotyczy efekt bariery;
- 6) ustalić liczbę i gatunki ptaków, które giną w wyniku zderzeń z barierami, a także dynamikę tych zdarzeń w czasie;
- 7) ustalić liczbę i gatunki ptaków, które giną w wyniku zderzeń z pojazdami przejeżdżającymi drogą, a także dynamikę tych zdarzeń w czasie;
- 8) ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących;
- 9) w przypadku stwierdzenia niedostatecznej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń, opracować projekt możliwych do wykonania dodatkowych działań minimalizujących;
- 10) 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;
- 11) 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).

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.

IV. W celu porównania zakresu oddziaływania projektowanej drogi, wskazanego w raporcie o oś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, powodowanego eksploatacją obwodnicy, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania:

- a) części obwodnicy objętej etapem I - od drogi krajowej 45 do ulicy Popieluszki:
 - w rejonie ul. Krapkowickiej 61a, 63,
 - w rejonie ul. Podmiejskiej 52,38,
 - w rejonie ul. Popieluszki 120,104b,
- b) całości obwodnicy
 - w rejonie ul. Krapkowickiej 61a, 63,
 - w rejonie ul. Podmiejskiej 52,38,
 - w rejonie ul. Popieluszki 120,104b,
 - w rejonie ul. Groszowickiej 66, bn

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 w lokalizacjach o których mowa wyżej, na:
 - granicy terenów normowanych akustycznie,
 - wszystkich kondygnacjach istniejących budynków.

Analizę w zakresie wskazanym w punkcie IV przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Prezydentowi Miasta Opolu, jako organowi ochrony środowiska, w terminie 30 dni od jej wykonania.

V. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Pani Barbara Śliwka, działając z upoważnienia Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu (dalej MZD w Opolu), wnioskiem nr L.dz. 38/2013 z dnia 28.01.2013r. (data wpływu do tutejszego urzędu: 29.01.2013r.), zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu (dalej RDOŚ w Opolu) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na cyt. „Budowie Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko”.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy o oś, do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem w wersji elektronicznej,
- pełnomocnictwo udzielone przez MZD w Opolu, pani Barbarze Śliwka (skan potwierdzony „za zgodność...” przez pełnomocnika).

W związku z powyższym, na podstawie art. 64 § 2 Kpa, w związku z art. 74 ust. 1 ustawy o oś, RDOŚ w Opolu, w piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.1 z dnia 04.02.2013r. wezwał

Panią Barbarę Śliwkę - pełnomocnika MZD w Opolu, do uzupełnienia, ww. wniosku z dnia 28.01.2013r. o:

- a) oryginał pełnomocnictwa lub urzędowo poświadczony odpis, zgodnie z przepisem art. 33 § 3 Kpa;
- b) poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- c) 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”;
- d) wskazanie działek będących terenami zamkniętymi.

Uzupełnienie w ww. zakresie przekazano przy piśmie nr L.dz.61/2013 z dnia 12 lutego 2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 13.02.2013r.).

Informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 15.02.2013, nr karty 42/2013.

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:

- działka nr 49 obręb Nowa Wieś Królewska,
- działka nr 10/5 obręb Groszowice.

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 art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś nie dotyczy to wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej.

W związku z zapisami cytowanego wyżej art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, organ nie dokonał, wskazanej w art. 80 ust. 2 tej ustawy, analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

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 2016, poz. 71) zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

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 14 dni.

Wykaz stron postępowania stanowi załącznik do wniosku z dnia 28.01.2013r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko”, znajdujący się w aktach sprawy.

O etapach postępowania strony były zawiadamiane poprzez zawiadomienia wywieszane:

- dla wariantu III (wskazanego przez Inwestora, w pierwszej fazie postępowania, jako wariant realizacyjny) - na tablicy ogłoszeń w siedzibie: RDOŚ w Opolu, Urzędu Miasta Opola, Urzędu Miejskiego w Prószkowie oraz w miejscowościach: Winów, Folwark, Chrzowice, a także w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji tj. przy ulicach: Krapkowickiej, Kasperka, Mała, Popieluszki, Podmiejskiej, Rosponda, Młodej Polski, Brzechwy, Podlesie, Łukasiewicza, Groszowickiej, Strzeleckiej.
- dla wariantu I (po zmianie przez Inwestora wariantu preferowanego do realizacji) – na tablicach ogłoszeń w siedzibie: RDOŚ w Opolu, Urzędu Miasta Opola, Urzędu Miejskiego w Prószkowie oraz miejscowościach: Winów, Folwark, Chrzowice, a także w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji tj. przy ulicach: Krapkowickiej, Popieluszki, Podmiejskiej, Rosponda, Młodej Polski, Brzechwy, Podlesie, Łukasiewicza, Groszowickiej, Strzeleckiej oraz w gablotach należących do Rad Dzielnic: Nowa Wieś Królewska, Grudzice, Groszowice, Szczepanowice -Wójtowa Wieś.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ustawy ooś tut. organ, pismem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.3 z dnia 15.02.2013r., zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu (dalej 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.

W piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.4 z dnia 15.02.2013r., tut. organ poinformował Inwestora o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 Kpa.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.2 z 15.02.2013r.

W piśmie z 24.02.2013r. Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych Silesia (zwane dalej STE Silesia), zwróciło się z wnioskiem o dopuszczenie do udziału w przedmiotowym postępowaniu jako podmiotu na prawach strony. W piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.5 z 01.03.2013r. poinformowano STE Silesia, iż zostało uznane za podmiot na prawach strony.

PPIS w Opolu, w piśmie nr NZ/HSz-4325-2-14/13 z 25.02.2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu, 28.02.2013r.) wezwał RDOŚ w Opolu o uzupełnienie przedłożonej do zaopiniowania 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.

W piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.6 z 03.04.2013r. skierowanym do PPIS w Opolu, RDOŚ w Opolu poinformował, iż przepisy prawa nie zobowiązują organu zasięgającego opinii do przedłożenia ww. dokumentów i że, występując o opinię, RDOŚ w Opolu przedłożył wszystkie dokumenty wymagane w ustawie ooś, przekazując równocześnie mapę z numerami działek i granicą terenu objętego wnioskiem.

Po podaniu do wiadomości stronom informacji o wszczęciu postępowania do tut. organu wpłynęły uwagi i wnioski mieszkańców dzielnic: Groszowice, Grudzie oraz STE Silesia dot.:

- zmiany przebiegu obwodnicy z tzw. obejściem Maliny, z Grudzie do Grotowic na wysokości Metalchemu,
- negatywnego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze,
- pogorszenia warunków akustycznych i stanu powietrza atmosferycznego,
- sprzeciwu wobec planowanych wyburzeń,
- poparcia dla budowy obwodnicy,
- pogorszenia warunków życia mieszkańców ul. Popieluszki.

Ponadto mieszkańcy ul. Popieluszki 90b/4, w piśmie z dnia 19.03.2013r., wnieśli o uznanie ich za stronę w przedmiotowym postępowaniu oraz wskazali, że reprezentują mieszkańców będących właścicielami działek, przez które ma przebiegać obwodnica. Organ, w piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.7 z 22.03.2013r., odniósł się do powyższych kwestii, w tym poinformował, że status strony wynika bezpośrednio z przepisów prawa, i nie jest uwarunkowany zgłoszeniem tego faktu organowi wydającemu decyzję oraz że strony postępowania będą informowane o kolejnych jego etapach w formie zawiadomień.

Przy piśmie nr NZ/HSz-4325-2-14/13 z dnia 19.03.2013r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu: 21.03.2013r.) PPIS w Opolu przedłożył opinię, z której wynikało, że cyt. „jest potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na wody powierzchniowe i podziemne, gospodarkę odpadami.”

Postanowieniem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.9 z 22.03.2013r. tutejszy organ nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na cyt. „Budowie Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko”, wskazując na konieczność sporządzenia raportu w pełnym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na: klimat akustyczny, na terenach chronionych, środowisko gruntowo-wodne, powietrze atmosferyczne, 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. Ponadto wskazano, że z uwagi na przebieg obwodnicy, w wariantcie III, przez tereny składowiska odpadów komunalnych oraz w wariantcie II i III przez teren składowiska odpadów paleniskowych Elektrowni Opole, raport powinien uwzględniać wyniki ekspertyz: geotechnicznej oraz sanitarnej, opracowanych w celu stwierdzenia, czy realizacja trasy nie spowoduje zagrożenia dla życia, zdrowia ludzi lub dla środowiska.

Informację o ww. postanowieniu umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 25.03.2013, nr karty 116/2013.

Przy piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.8 z 22.03.2013r., przekazano pełnomocnikowi MZD w Opolu, kopie uwag i wniosków dotyczących przedmiotowego postępowania, celem odniesienia się do nich w raporcie.

Równocześnie postanowieniem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.10 z 22.03.2013 r. organ zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.11 z 22.03.2013r.

W czasie gdy postępowanie było zawieszona, do tutejszego organu wpływały uwagi i wnioski dot. głównie:

- zmiany przebiegu obwodnicy,
- wyburzeń budynków,
- negatywnego wpływu obwodnicy na zdrowie i życie ludzi,

Przy piśmie nr L.dz. 567/2013 z 30.10.2013r., pełnomocnik MZD w Opolu złożył raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w piśmie nr L.dz. 581/2013 z 05.11.2013r. wniesiono o jego wycofanie celem wprowadzenia korekt stwierdzonych błędów. Przy piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.14 z 12.11.2013r. zwrócono pełnomocnikowi przedłożoną dokumentację.

Przy piśmie nr L.dz. 591/2013 z 07.11.2013r. Inwestor ponownie przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami a w piśmie nr L.dz. 606/2013 z 25.11.2013r. przedstawiono sprostowanie dotyczące autorów raportu.

Postanowieniem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.15 z 29.11.2013r. organ podjął zawieszona postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.16 z dnia 29.11.2013r. poinformował o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 Kpa..

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.17 z 29.11.2013r.

Po podaniu do wiadomości stronom informacji o złożeniu raportu do tut. organu wpływały kolejne zapytania, uwagi i wnioski mieszkańców dzielnic Groszowice i Grudzie, dot:

- możliwości składania uwag i wniosków,
- udostępnienia przedłożonej dokumentacji,
- nie spełnienia przez projektowaną drogę funkcji obwodnicy.

Po analizie treści przedłożonych materiałów w piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.21 z dnia 30.12.2013r. wezwano pełnomocnika inwestora, do uzupełnienia dokumentacji.

W pismach nr: Ldz. 154/2014 z 25.03.2014r. oraz Ldz. 251/2014 z 30.05.2014r. pełnomocnik MZD w Opolu wystąpił o prolongatę terminu przedłożenia uzupełnienia. Przy piśmie nr Ldz.274/2014 z 13.06.2014r. przekazano uzupełnienie do raportu.

Po analizie złożonych wyjaśnień ponownie wezwano o uzupełnienie dokumentacji (pismo nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.23 z 23.07.2014r.). W piśmie nr Ldz. 457/2014 z 15.09.2014r. pełnomocnik MZD w Opolu wystąpił o prolongatę terminu przedłożenia uzupełnienia. Przy piśmie nr Ldz.582/2014 z 27.11.2014r. przekazano uzupełnienie do raportu.

Działając zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.24 z dnia 17.12.2014 r., organ wystąpił do PPIS w Opolu o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informację o raporcie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (ekoportal) w dniu 08.01.2015, nr karty 5/2015.

W piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.25 z dnia 09.01.2015r., tutejszy organ ponownie poinformował o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie określonym w art. 35 § 3 Kpa.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.26 z 09.01.2015r.

Równocześnie na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś organ podał do publicznej wiadomości informację 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.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w formie zawiadomień:

- na tablicach ogłoszeń: RDOŚ w Opolu, Urzędu Miasta Opola, Urzędu Miejskiego w Prószkowie oraz w miejscowościach: Winów, Folwark, Chrzowice,
- w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy ulicach: Krapkowickiej, Kasperka, Małej, Popieluszki, Podmiejskiej, Rosponda, Młodej Polski, Brzechwy, Podlesie, Łukasiewicza, Groszowickiej, Strzeleckiej;
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu;

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków do tut. urzędu, wpłynęło szereg uwag i wniosków dot. przede wszystkim:

- nie spełnienia przez projektowaną drogę funkcji obwodnicy,
- zmiany przebiegu obwodnicy,
- zagrożenia dla zbiorników wodnych,
- zbyt małej odległości trasy obwodnicy w stosunku do zabudowań,
- wpływu inwestycji na walory przyrodnicze terenu,
- uciążliwości związanej z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz emisją hałasu,
- błędnych danych, na podstawie których przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym,
- wpływu realizacji innych tras na natężenie ruchu na planowanej obwodnicy,
- wątpliwości co do potrzeby realizacji obwodnicy o tak wysokiej klasie drogi tj: GP2.

Szczegółowy zakres złożonych uwag i wniosków oraz ustosunkowania się do nich przedstawiono w dalszej części uzasadnienia (tabela).

Ponadto mieszkaniec dzielnicy Grudzice, w piśmie z dnia 30.01.2015r., zarzucił organowi skracanie terminu na składanie uwag i wniosków. W piśmie nr WOOS.4200.1.2013.ES.29 z 09.02.2015r., skierowanym do zainteresowanego tut. organ ustosunkował się do podnoszonych zarzutów.

PPIS w Opolu, w piśmie nr NZ.4315.1.25.2014.EK z 12.01.2015r., zaopiniował pozytywnie przedmiotową inwestycję.

Pismem nr MZD-TP2-02-8/02-3-98/12 z 26.01.2015r. **MZD w Opolu wniósł o zmianę wariantu preferowanego, z wariantu III na wariant I.**

W związku ze zmianą przez Inwestora wariantu preferowanego -przewidzianego do realizacji oraz mając na uwadze uwagi i wnioski zgłoszone w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa, w piśmie nr WOOS.4200.1.2013.ES.30 z 03.03.2015r., wezwano o uzupełnienie dokumentacji.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOS.4200.1.2013.ES.31 z 03.03.2015r.

W piśmie nr L.dz. 145/2015 z 08.04.2015 r., pełnomocnik MZD w Opolu wystąpił o prolongatę terminu przedłożenia uzupełnienia. Przy piśmie nr L.dz.164/2015 z 20.04.2015r. przekazano uzupełnienie do raportu.

Po analizie złożonych wyjaśnień ponownie wezwano, pełnomocnika inwestora, do uzupełnienia dokumentacji (pismo nr WOOS.4200.1.2013.ES.31 z 01.06.2015r.). W pismach nr: L.dz. 269/2015 z 09.05.2015r oraz L.dz. 304/2015 z 01.07.2015r. przekazano uzupełnienie do raportu.

Działając zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem nr WOOS.4200.1.2013.ES.32 z dnia 15.07.2015 r. organ ponownie wystąpił do PPIS w Opolu o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Poinformowanie stron o powyższym nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOS.4200.1.2013.ES.33 z 24.07.2015r.

PPIS w Opolu w piśmie nr NZ.4315.1.21.2015.EK z 24.07.2015r. zaopiniował pozytywnie przedmiotową inwestycję planowaną do realizacji w wariantcie I.

Na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację 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,
- otwartej rozprawie administracyjnej dla społeczeństwa.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w formie zawiadomień:

- na tablicach ogłoszeń: RDOŚ w Opolu, Urzędu Miasta Opola, Urzędu Miejskiego w Prószkowie oraz w miejscowościach: Winów, Folwark, Chrzowice,
- w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy ulicach: Krapkowickiej, Podmiejskiej, Popieluski, Podmiejskiej, Rosponda, Młodej Polski, Brzechwy, Podlesie, Łukasiewicza, Groszowickiej, Strzeleckiej oraz w gablotach należących do Rad Dzielnic: Nowa Wieś Królewska, Grudzice, Groszowice, Szczepanowice -Wójtowa Wieś;
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu;

W ramach postępowania z udziałem społeczeństwa, w dniu 06.08.2015r., zorganizowano rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa. W rozprawie udział wzięli: Prezydent Miasta Opola - Pan Arkadiusz Wiśniewski, Z-ca Dyrektora MZD w Opolu- Pan Piotr

Rybczyński, autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko i projektanci z firmy PROMOST-WISŁA Sp. z o.o. oraz przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, w tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, Pani Alicja Majewska.

Rozprawie przewodniczyła Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu Pani Alicja Majewska. Otwierając rozprawę:

- przedstawiła cel spotkania,
- poinformowała o przyjętym sposobie zawiadamiania stron, o etapach toczącego się postępowania, w związku z faktem, że postępowaniem objętych jest więcej niż 20 stron.

Następnie, Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko w RDOŚ w Opolu przedstawiła informacje na temat procedury postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji dla obwodnicy południowej. Kolejno z-ca Dyrektora MZD w Opolu :

- przedstawił przebieg trzech wariantów przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem wariantu I;
- omówił zalety i wady poszczególnych wariantów, spodziewane natężenie i strukturę ruchu, konflikty dotyczące wyburzeń oraz inne konflikty społeczne;
- wskazał elementy związane z zabezpieczeniem przed hałasem terenów sąsiadujących z obwodnicą.

W dalszej kolejności autorzy raportu oś przedstawili, w formie prezentacji wyniki przeprowadzonych przez nich ocen i analiz w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na klimat akustyczny, stan powietrza atmosferycznego, środowisko przyrodnicze, sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Omówiono również przebieg projektowanych wariantów obwodnicy, ze szczegółowym uwzględnieniem wariantu I (preferowanego, w dacie odbywania się rozprawy administracyjnej, do realizacji). Omówiono także walory przyrodnicze, terenu, na którym planowana jest realizacja obwodnicy i przedstawiono zagrożenia środowiskowe na etapie realizacji inwestycji w tym m.in.:

- odniesiono się do lokalizacji baz sprzętowo-materiałowych,
- omówiono sposób prowadzenia prac w pobliżu zabudowy mieszkaniowej.

Przedstawiono również zagrożenia środowiskowe na etapie eksploatacji inwestycji w tym m.in.:

- wskazano oddziaływanie na klimat akustyczny, zaprezentowano graficzną interpretację wyników obliczeń propagacji hałasu dla roku planowanej realizacji etapu I (2016), roku planowanej realizacji etapu docelowego (2026), roku prognozy (2036). Ponadto wskazano miejsca, gdzie wykonane obliczenia wykazały potrzebę ochrony przed hałasem, tj. tereny przy ul. Podmiejskiej, ul. Popieluszki i ul. Groszowickiej.
- omówiono zagadnienia związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Wskazano, że wielkość emisji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, w każdym z trzech wariantów obliczono dla poszczególnych perspektyw czasowych, w zależności od prędkości poruszania się pojazdów po planowanej obwodnicy oraz ilości pojazdów przewidywanych w godzinie szczytu i średniej. Tereny w sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia nie wymagają podejmowania działań ochronnych z uwagi na emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.
- wskazano sposób podczyszczania wód opadowych i roztopowych i miejsca ich odprowadzania.

Następnie wnioski i uwagi, zgłaszali uczestnicy rozprawy- mieszkańcy miasta Opola. Kwestie poruszone przez mieszkańców podczas rozprawy dotyczyły:

- celu budowy obwodnicy i jej wpływu na poprawę ruchu w mieście,
- sprzeciwu wobec etapowego realizowania obwodnicy, obawa, że inwestycja „utknie” na ul. Popieluszki,
- kierowania ruchu tranzytowego między dzielnicę miasta,
- zbyt wysokiej klasy drogi (obwodnicy) GP 2x2,

- potrzeby uwzględnienia w projekcie faktu, że ul. Krapkowicka docelowo ma być dwujezdniowa,
 - wysokości nasypów i ekranów przy ul. Popieluszki,
 - potrzeby dokonania analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w przypadku zakończenia budowy obwodnicy, po I etapie tj. na ul. Popieluszki,
 - przeprowadzenia, po wybudowaniu obwodnicy, badań dotyczących zwiększenia natężenia ruchu, na ul. Popieluszki i ul. Oświęcimskiej, z Grotowic, Metalchemu (z uwzględnieniem rozwoju przemysłowego Metalchemu),
 - wątpliwości co do uwzględnienia w natężeniu ruchu na przedmiotowej obwodnicy ruchu pochodzącego z autostrady A1 oraz planowanej do realizacji trasy odrzańskiej
 - wpływu odprowadzanych wód opadowych na kamionkę przy ul. Krapkowickiej,
 - wskazania minimalnej odległości terenu przeznaczzonego na składowanie materiałów budowlanych od zabudowy mieszkaniowej,
 - przedstawienia prognozy ruchu, na projektowanej obwodnicy, po wybudowaniu obwodnicy wschodniej,
 - wskazania dróg, którymi dowożone będą materiały na budowę,
 - niezgodności planowanej inwestycji ze strategią do spraw klimatu,
 - potrzeby przeprowadzenia dla terenu miasta Opola obliczeń poziomu natężenia hałasu i poziomu stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym po wybudowaniu obwodnicy,
 - stwierdzenia nieracjonalności budowy obwodnicy z uwagi na zbyt wysokie koszty,
 - propozycji zmiany przebiegu obwodnicy tj.:
 - przesunięcia na tereny byłego OZEK-u (na wysokości Grudziec),
 - poprowadzenia obwodnicy na nasypie obok wału tak by zachować rekreacyjną funkcję zbiornika przy ul. Krapkowickiej,
 - zaplanowania budowy węzła łączącego obwodnicę z ul. Głogowską,
 - propozycji budowy mostu na wysokości Metalchemu (z pieniędzy aglomeracji opolskiej) zamiast obwodnicy,
 - wskazania, iż brak zjazdów z obwodnicy (poza ul. Krapkowicką, ul. Popieluszki i ul. Strzelecką), będzie skutkowało brakiem powstawania zakładów w sąsiedztwie obwodnicy,
 - faktu, że budowa obwodnicy nie odciąży ul. Olimpijskiej,
 - stwierdzenia, że istniejąca (nowo wybudowana) droga do składowiska zostanie zniszczona w ramach relacji przedmiotowej obwodnicy,
 - wskazania drogi dojazdu do składowiska odpadów po zrealizowaniu obwodnicy,
 - apelu o zaprzestanie dokładania kolejnych uciążliwości dla mieszkańców ul. Popieluszki (obecnie: składowisko odpadów, dziurawe drogi),
 - wskazania przebiegu ścieżki rowerowej na ul. Podmiejskiej,
 - uwzględnienie w dokumentacji występowania modraszka na łąkach Groszowic i Maliny,
 - pogorszenia, przez planowane przedsięwzięcie, stanu środowiska w rejonie zbiorników Malińskich oraz w dzielnicy Malina,
 - stwierdzenia, że obwodnica będzie stanowiła - barierę architektoniczną nad rzeką Odrą;
 - dokonania oceny planowanego do realizacji mostu nad rz. Odrą, jako bariery architektonicznej,
 - przeanalizowania możliwości realizacji zaprojektowanej w latach ubiegłych drogi od miejskiego składowiska odpadów do Metalchemu,
 - kwestii degradacji przez obwodnicę terenów miasta i braku jej wykorzystania przez mieszkańców Opola. Zdaniem uczestnika rozprawy obwodnica będzie służyła m.in. pojazdom poruszającym się np. po planowanej do realizacji obwodnicy Mali i Choruli,
 - wniosku o dokonanie przez Inwestora, analizy możliwości wykorzystania projektu drogi mającej swój przebieg w sąsiedztwie miejscowości Przywory,
- Ponadto uczestnicy rozprawy wnieśli o:
- stworzenie nowego wariantu przebiegu obwodnicy,

- zmianę koncepcji przebiegu obwodnicy (przebieg poza dzielnicami + park przemysłowy),
- planowanie rozwoju Opola w taki sposób, by uciążliwości i oddziaływanie równomiernie obciążały wszystkich mieszkańców Opola,
- rozwój, w mieście Opolu, zrównoważonego transportu miejskiego, zamiast realizacji obwodnicy południowej,
- pozyskanie środków z aglomeracji opolskiej na realizację obwodnicy w innym przebiegu (w tym poza granicami administracyjnymi miasta).

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

- etapowanie przedsięwzięcia będzie polegało na wybudowaniu jednej nitki (etap I- budowa po jednym pasie ruchu w każdą stronę od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej, etap II- budowa drugiego pasu w każdy z kierunków ruchu); obwodnica posłuży do wyeliminowania ruchu ciężkiego z ulic zlokalizowanych w centrum miasta;
- obwodnica nie służy rozładowaniu ruchu w centrum miasta, ma służyć przejściu z DK 45 do DK 94 w obrębie miasta Opola i obniżeniu ruchu na wszystkich przeprawach w mieście o ok. 10%,
- zredukowanie ruchu w mieście spowodowane eksploatacją obwodnicy będzie zauważalne w dłuższej perspektywie,
- na obszarach przeznaczonych pod obwodnicę w dużej części obowiązuje zakaz zabudowy (mieszkaniowej, usługowej, przemysłowej), z uwagi np. na składowisko odpadów komunalnych, składowisko emulgatów; obwodnica wykorzystuje tereny, które nie nadają się pod zabudowę (takiej tezie prezentowanej przez Dyrektora MZD zaprzeczył architekt miejski, którego zdaniem teren zlokalizowany przy obwodnicy będzie nadawał się pod zabudowę usługową/przemysłową),
- istnieje możliwość „przerzucania” dróg przez obwodnicę celem skomunikowania dzielnic Opola,
- drogi kategorii GP mogą być skomunikowane z drogami wyższej klasy lub z drogami kategorii G i Z,
- perspektywicznie, we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przewidziano obwodnicę, jako drogę kategorii GP2x2,
- przewiduje się ruch mniejszy na planowanej obwodnicy południowej, niż na istniejącej obwodnicy północnej miasta Opola,
- w związku z planami budowy przez GDDKiA i Gminę Prószków, obwodnic sąsiednich miejscowości rondo przy ul. Krapkowickiej może zostać w przyszłości rozbudowane w celu włączenia nowych dróg;
- wysokość nasypów przy ul. Popieluszki determinowana będzie dwoma wysokościami: skrajnią drogową i wiaduktem nad torami kolejowymi. Niweleta drogi nad ul. Popieluszki będzie wynosiła ok. 6 m, (wysokość ekranów w tym rejonie ok. 2- 2,5 m,
- po zrealizowaniu obwodnicy natężenie ruchu na ul. Popieluszki w kierunku Krapkowic zwiększy się nieznacznie,
- ul. Popieluszki – ważna jako dojazd do miasta i jako wyjazd z miasta na autostradę w kierunku Krakowa, atrakcyjność ul. Popieluszki wzmocni się z uwagi na budowę obwodnicy Malni i Choruli,
- wody opadowe i roztopowe z terenu planowanej obwodnicy, przed ich odprowadzeniem do Kamionki przy ul. Krapkowickiej będą podczyszczane w osadnikach (separatory nie są konieczne),
- materiały budowlane składowane będą w projektowanym pasie drogowym obwodnicy. Nie wbudowuje się materiału suchego, dlatego też będzie on zwilżany, a tym samym ograniczy się pylenie materiałów sypkich. Budowle inżynierskie (elementy wiaduktów, mostu) będą przywożone częściowo jako półfabrykaty. Na terenie budowy proces betonowania, będzie ograniczony do pasa drogowego.
- na terenie budowy nie przewiduje się lokalizacji węzła betoniarskiego,

- natężenie ruchu na obwodnicy południowej będzie wzrastać. W chwili obecnej prognozy ruchu nie uwzględniają planowanej w przyszłości obwodnicy wschodniej (dopiero prognozy ruchu na rok 2036 uwzględniają obwodnicę wschodnią),
- transport materiałów na budowę obwodnicy będzie prowadzony drogami o odpowiedniej nośności, tj. drogami: DK45, DK94, DW423,
- inwestor będzie się starał o dofinansowanie realizacji inwestycji ze środków UE,
- obwodnica nie jest alternatywą dla trasy średnicowej,
- przejście górą nad Kamionką przy ul. Krapkowickiej - ze względów warunków technicznych jakim mają odpowiadać drogi klasy G i GP, nie jest możliwe ominięcie zbiornika wodnego przy ul. Krapkowickiej. Główną determinantą układu jest skrzyżowanie z ul. Krapkowicką i połączenie projektowanej obwodnicy z projektowanym odcinkiem obwodnicy Piastowskiej od ul. Krapkowickiej do Niemodlińskiej, dla którego została wydana decyzja środowiskowa;
- z uwagi na planowaną lokalizację obwodnicy na terenach zalewowych rzeki Odry, zaprojektowana jest estakada, aby w okresach wezbrania wód trasa była bezpieczna;
- nowa droga do składowiska odpadów zostanie wykorzystana w wielu elementach. Przy wybudowaniu jednej nitki obwodnicy, droga ta będzie mogła być dalej eksploatowana. Przy realizacji drugiej nitki zostaną wykorzystane urządzenia odwadniające, a droga zostanie „wcielona” do obwodnicy;
- ścieżki rowerowe, przy ul. Podmiejskiej, przebiegające pod obwodnicą po terenach zalewowych, nie zostaną przebudowane i ich przebieg nie będzie zakłócony. W miejscu tym znajduje się uskoki terenu i most zostanie wkomponowany powyżej skrajni tych ścieżek. Po wybudowaniu obwodnicy drożne będą zarówno ścieżki rowerowe z ul. Podmiejskiej w kierunku składowiska odpadów jak i ścieżki wzdłuż rzeki Odry;
- przesunięcie obwodnicy w kierunku byłego OZEK-u spowodowałoby zbliżenie do terenów cennych przyrodniczo i równocześnie nie byłoby możliwości wykonania odpowiednich profili, łuków dla drogi,
- ruch tranzytowy został przejęty przez autostradę i, na chwilę obecną na obwodnicy nie przewiduje się dużego ruchu, będzie to głównie regionalny ruch ciężarowy,
- projektowana obwodnica jest jednym z elementów studium komunikacyjnego miasta Opola. Studium to zostało przyjęte przez Radę Miasta Opola;
- przebieg obwodnicy przez rzekę Odrę, w okolicach Metalchemu wiązałby się z wybudowaniem drogi poza Opolem (na terenie miasta Opola droga przebiegałaby tylko od drogi 423 do rz. Odry). Obwodnica w takim kształcie w zdecydowanej większości przebiegałaby przez m. Chrzowice, Folwark, Winów (teren gm. Prószków) co powodowałoby sprzeciw mieszkańców miejscowości, obok których lub przez które miałyby przebiegać obwodnica;
- od strony Częstochowy, w kierunku Wrocławia i Nisy, będziemy jeździć w dalszym ciągu obwodnicą północną, a wykonanie odcinka autostrady A1 w tym względzie nic nie zmieni;
- droga główna musi mieć parametry GP, żeby mogła uzyskać finansowanie. W celu ograniczenia uciążliwości można wprowadzić ograniczenia prędkości przy przebiegu w pobliżu zabudowy mieszkaniowej,
- nie przewiduje się, aby transport miejski odbywał się po obwodnicy,
- most przez rzekę Odrę, na Metalchemie, może być kolejną przeprawą, jednak takie rozwiązanie nie stanowi alternatywy dla obwodnicy,
- decyzja o środowiskowych nie uprawnia do budowy trasy, określa jedynie uwarunkowania środowiskowe do jej realizacji,
- obwodnica południowa nie może być finansowana ze środków będących w dyspozycji Aglomeracji Opolskiej. Z tych środków może być finansowany jedynie transport miejski,
- brak kolejnej przeprawy przez rzekę Odrę to przyczyni się do zatrzymania rozwoju miasta,

- Trasa Odrzańska nie jest uwzględniona w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, uwzględniona jest tylko możliwość geometrycznego skomunikowania i wykonania węzła drogowego.

Z przeprowadzonej rozprawy administracyjnej sporządzono protokół.

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków przez społeczeństwo do tut. urzędu, wpłynęło szereg uwag i wniosków głównie mieszkańców dzielnic Groszowice i Grudzice dot. przede wszystkim:

- zasadności przedsięwzięcia,
- nie spełnienia przez projektowaną drogę funkcji obwodnicy,
- oddzielenia dzielnic od miasta,
- zmiany przebiegu obwodnicy,
- zagrożenia dla zbiorników wodnych,
- zbyt małej odległości obwodnicy do zabudowań,
- wpływu inwestycji na walory przyrodnicze terenu, w tym na chronione gatunki
- niewiarygodności informacji zawartych w raporcie;
- uciążliwości związanej z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz emisją hałasu,
- wpływu realizacji innych tras na natężenie ruchu na planowanej obwodnicy,
- parametrów technicznych projektowanej drogi,
- zwiększenia ruchu pojazdów na ul. Oświęcimskiej i ul. Popieluszki po zrealizowaniu obwodnicy,
- ścieżek rowerowych,
- etapowania w budowie obwodnicy (wniosek o rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia od ul. Strzeleckiej);

Szczegółowy zakres złożonych uwag i wniosków oraz ustosunkowanie się do nich przedstawiono w dalszej części uzasadnienia (tabela).

W piśmie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.36 z 28.08.2015r. organ poinformował o zmianie terminu załatwienia sprawy.

Biorąc pod uwagę skomplikowany charakter sprawy oraz duże zainteresowanie społeczne, RDOŚ 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, (dalej RKOOS w Opolu), celem uzyskania opinii w przedmiotowej sprawie. Uznano bowiem, iż opinia wyrażona przez RKOOS w Opolu, jako organ opiniodawczo-doradczy RDOŚ w Opolu, złożony z niezależnych ekspertów, stanowić będzie bardzo ważny element w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Wobec zgody Przewodniczącego RKOOS w Opolu na zwołanie plenarnego posiedzenia Komisji, zlecono wykonanie ekspertyz w zakresie najbardziej znaczących aspektów oddziaływania przedsięwzięcia.

- „Koreferat dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko” – w zakresie emisji hałasu i drgań”- której zakres merytoryczny miał obejmować analizę oraz weryfikację dokonanej w raporcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie: emisji hałasu na etapie eksploatacji i realizacji, oddziaływania drgań na budynki znajdujące się w sąsiedztwie drogi.
- „Koreferat dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko” – w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz adaptacji do zmian klimatu- której zakres merytoryczny miał obejmować analizę oraz weryfikację dokonanej

w raporcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji i realizacji oraz adaptacji do zmian klimatu.

W dniu 12.10.2015r. odbyło się posiedzenie plenarne RKOOS w Opolu, na którym omówiono m.in. przedmiotową inwestycję. Podczas posiedzenia zaprezentowano, opracowane na zlecenie organu ww. koreferaty. Do zarzutów podnoszonych w koreferatach ustosunkowali się, obecni na posiedzeniu RKOOS w Opolu, autorzy raportu. Wyjaśnienia te zostały również przedstawione w dokumentacji (uzupełnienie nr L.dz.16/2016 z 25.01.2016r.).

Posiedzenie plenarne zakończyło się jawnym głosowaniem, w wyniku którego RKOOS w Opolu zaopiniowała pozytywnie realizację, w wariantcie I, przedsięwzięcia polegającego na cyt. „Budowie Obwodnicy Południowej na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej w ramach zadania „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rz. Odrę w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko”

Po analizie:

- uwag, wniosków i zapytań przedstawionych na otwartej rozprawie administracyjnej dla społeczeństwa oraz złożonych pisemnie, dot. przedmiotowego postępowania;
- ww. koreferatów

w pismach nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.37 z 23.09.2015r. oraz WOOŚ.4200.1.2013.ES.38 z 15.10.2015r. wezwano pełnomocnika MZD w Opolu do uzupełnienia raportu.

W pismach nr: L.dz. 576/2015 z 23.10.2015r. oraz nr L.dz. 604/2015 z 04.11.2015 r. pełnomocnik MZD w Opolu wystąpił o prolongatę terminu przedłożenia uzupełnienia.

Poinformowanie o ww. faktach stron nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.39 z 12.11.2015r.

W dniu 25.11.2015r., Śląskie Towarzystwo Ornitologiczne, drogą elektroniczną (e-mail) wystąpiło z wnioskiem o uznanie, za stronę, w przedmiotowym postępowaniu (wniosek został również przesłany drogą pocztową; data wpływu do RDOŚ w Opolu 04.12.2015r.). Z uwagi na niespełnienie przez Śląskie Towarzystwo Ornitologiczne, zapisu art. 44 ust. 1 ww. ustawy ooś, stanowiącego, że *organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nim na prawach strony, jeżeli prowadzą działalność statutową w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia tego postępowania*, postanowieniem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.41 z 14.12.2015r. organ odmówił ww. Stowarzyszeniu dopuszczenia do udziału, w przedmiotowym postępowaniu, na prawach strony.

W piśmie z dnia 25.11.2015r., Grupa Organizacyjna z Grudziec, poinformowała tut. organ, iż Prezydent Miasta Opolu, na spotkaniu z mieszkańcami dzielnicy, zadeklarował modyfikację przebiegu wariantu I obwodnicy na wysokości dzielnicy Grudziec, w związku z czym, pismem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.40 z 09.12.2015r., wstąpiono do Inwestora o udzielenie informacji, co do ewentualnej korekty przebiegu obwodnicy. MZD w Opolu, w piśmie nr MZD-TP2-02-8/02-3-132/12 z 26.02.2016r., stwierdził, iż wariant I obwodnicy wskazany w dokumentacji jest najbardziej optymalny z uwagi na m.in. krętość drogi i warunki techniczne obowiązujące dla drogi klasy GP2 oraz warunki geologiczne.

W piśmie nr L.dz. 16/2016 z 25.01.2016r. przekazano uzupełnienie do raportu (odpowiedź na wezwania nr: WOOŚ.4200.1.2013.ES.37 z 23.09.2015r. oraz WOOŚ.4200.1.2013.ES.38 z 15.10.2015r.).

Uznając dokumentację za kompletną zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.42 z dnia 07.03.2016 r. organ ponownie wystąpił do PPIS w Opolu o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Poinformowanie stron o ww. faktach nastąpiło poprzez zawiadomienie nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.43 z 03.07.2016 r.

Równocześnie, działając na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, jak wcześniej, organ ponownie podał do publicznej wiadomości informację 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.

Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło w formie zawiadomień:

- na tablicach ogłoszeń: RDOŚ w Opolu, Urzędu Miasta Opola, Urzędu Miejskiego w Prószkowie oraz w miejscowościach: Winów, Folwark, Chrzowice,
- w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy ulicach: Krapkowickiej, Podmiejskiej, Popieluski, Podmiejskiej, Rospõnda, Młodej Polski, Brzechwy, Podlesie, Łukasiewicza, Groszowickiej, Strzeleckiej oraz w gablotach należących do Rad Dzielnic: Nowa Wieś Królewska, Grudzice, Groszowice, Szczepanowice -Wójtowa Wieś;
- na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu;

Do tut. urzędu, wpłynęły kolejne uwagi i wnioski, głównie mieszkańców Groszowic i Grudzic, dot. przede wszystkim:

- etapowania budowy obwodnicy (wniosek o rozpoczęcie realizacji przedsięwzięcia od ul. Strzeleckiej);
- ścieżek rowerowych;
- alei dębowej przy ul. Podlesie, którą przecina obwodnica;
- zasadności przedsięwzięcia;
- oddzielenia przez projektowaną obwodnicę dzielnic: Groszowice, Metalchem od miasta;
- niewiarygodności informacji zawartych w raporcie;

Szczegółowy zakres złożonych uwag i wniosków oraz ustosunkowania się do nich przedstawiono w dalszej części uzasadnienia (tabela).

PPIS w Opolu w piśmie nr NZ.4315.1.6.2016.EK z 01.04.2016r. zaopiniował bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie w wariantach I, uwzględniając przy wydawaniu opinii przyjęte w przedłożonej dokumentacji zalecenia i rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne ograniczające uciążliwości przedsięwzięcia.

W pismach kolejno: nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.45 z 29.04.2016r., nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.47 z 27.06.2016r., nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.48 z 26.08.2016r., nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.49 z 20.10.2016r., organ poinformował o zmianach terminu załatwienia sprawy.

W zawiadomieniu nr WOOŚ.4200.1.2013.ES.50 z 20.10.2016 r. organ poinformował strony postępowania o opinii PPIS w Opolu, zmianie terminu załatwienia sprawy oraz o możliwości wypowiedzenia się, zgodnie z art. 10 Kpa, co do zebranego materiału dowodowego.

Po analizie treści przedłożonych materiałów tutejszy organ stwierdził co następuje: Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy południowej miasta Opola na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej.

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w przeważającej części w Opolu, a także poza Opolem na terenie powiatu opolskiego. Projektowana obwodnica stanowić będzie nową przeprawę mostową przez rzekę Odrę, która ma również scalić system komunikacji kołowej miasta Opole pomiędzy istniejącą drogą DK 45 (ul. Krapkowicka) a drogą DK 94 (ul. Strzelecka), drogą klasy GP 2/2 z jednostronną ścieżką rowerową zintegrowaną z drogą transportu rolnego.

Zakres projektowanego przedsięwzięcia:

- budowa:
 - drogi – obwodnica południowa
 - skrzyżowań i węzłów drogowych;
 - nowych obiektów inżynierskich – wiaduktów, mostów i przepustów;
 - ścieżek rowerowych;
 - układu dróg dojazdowych;
 - systemu odwodnienia;
 - oświetlenia ulicznego;
 - urządzeń ochrony środowiska;
 - zabezpieczenie i przebudowa urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją
Przebudowa sieci, poza napowietrzną linią energetyczną WN, napowietrzną linią energetyczną SN i NN, będzie mieściła się w liniach rozgraniczających pas drogowy. Przebudowa urządzeń obcych będzie odbywała się zgodnie z warunkami technicznymi administratorów sieci oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami, m.in. ustawą o drogach publicznych.
 - wycinka drzew i krzewów w niezbędnym zakresie.
- Przedsięwzięcie obejmuje realizację drogi o parametrach:
- klasa drogi GP2x2 (dwujezdniowa)
 - prędkość projektowa:
 - $V_{proj} = 80 \text{ km/h}$ – dla trasy głównej
 - $V_{proj} = 40 \text{ i } 50 \text{ km/h}$ – dla łącznic
 - prędkość miarodajna:
 - $V_m = 100 \text{ km/h}$ – dla samochodów osobowych
 - $V_m = 80 \text{ km/h}$ – dla samochodów ciężarowych
 - szerokość:
 - jednej jezdni na prostej $2 \times 3,50 + 0,50 = 7,50 \text{ m}$
 - poboczy utwardzonych $2,00 \text{ m}$
 - poboczy gruntowych $1,50 \text{ m}$
 - ścieżki rowerowej dwukierunkowej $2,00 \text{ m}$
 - spadek poprzeczny jezdni na prostej jednostronny 2%
- Realizacja przedsięwzięcia została zaplanowana w dwóch etapach:
- etap I – od ul. Krapkowickiej do ul. Popieluszki,
 - etap II – od do ul. Popieluszki do ul. Strzeleckiej.
- W raporcie oos przeanalizowano trzy warianty przedsięwzięcia:
- wariant 1 o długości $6,52 \text{ km}$;
 - wariant 2 o długości $6,91 \text{ km}$;
 - wariant 3 o długości $6,18 \text{ km}$;

wariant I

Wariant I trasy obwodnicy południowej poprowadzony został w śladzie ujętym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola (dalej Studium), z nieznaczną korektą jej geometrii polegającą na złagodzeniu łuków poziomych. Planowana trasa obwodnicy, od drogi krajowej DK 45, po przekroczeniu zbiornika wodnego przy ul. Krapkowickiej obiektem inżynierskim, przebiega w kierunku południowo-wschodnim polami uprawnymi wzdłuż wału ochronnego Odry. Następnie droga przecina rzekę i przechodzi na jej wschodnią stronę w rejonie zabudowań wzdłuż ul. Podmiejskiej, mijając rekultywowany teren miejskiego składowiska odpadów oraz tereny przewidziane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu górniczego „Groszowice III” w Opolu wraz z obrzeżem, jako „Miejskie składowisko odpadów komunalnych – kwatera dodatkowa na terenie zakończonej eksploatacji powierzchniowej”, kieruje się nad drogą DW 423 oraz liniami kolejowymi na północny wschód. Od linii kolejowych obwodnica będzie biegła wzdłuż zbiornika wodnego Kamionka, za którym kieruje się na południowy wschód

przekraczając ul. Jana Brzechwy. Dalej trasa biegnie na wschód, w kierunku planowanego włączenia do ul. Strzeleckiej, mijając od strony południowej zabudowę wzdłuż ul. Łukasiewicza. Na ostatnim odcinku droga przecina ul. Olimpijską oraz rzekę Malina, po czym włącza się do istniejącego układu drogi DK 94 oraz obwodnicy północnej.

Trasa obwodnicy w wariantcie I została ukształtowana tak, aby nie kolidowała z budynkami mieszkalnymi oraz przemysłowymi.

Poza skrzyżowaniami przedmiotowej obwodnicy z DK 45 i DK 94 na początku i końcu trasy obwodnicy, przewiduje się również wykonanie węzła drogowego, w formie „trąbki”, stanowiącego połączenie planowanej obwodnicy z drogą wojewódzką nr 423. Zaproponowana geometria węzła wynika z ograniczeń terenowych związanych z zabudową mieszkaniową oraz liniami kolejowymi i zapewnia pełną możliwość wyboru kierunku jazdy. W geometrii węzła przewidziano wykonanie odcinka drogi zbiorczo-rozdzielającej, równoległej do drogi DW423 i skomunikowanej z nią poprzez projektowane rondo o trzech wlotach.

Uwzględniono również możliwość ewentualnego skomunikowania obwodnicy południowej z przewidzianymi w Studium drogami: Trasą Gosławicką Z2/2, obwodnicą wschodnią GP2/2 oraz ul. Olimpijską.

Wzdłuż pierwszego odcinka obwodnicy, na zachód od rzeki Odry, nie ma konieczności wykonywania drogi dojazdowej do pól. Pola uprawne sąsiadujące z inwestycją mają zapewniony dojazd bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Ciągłość drogi gruntowej w rejonie zbiornika wodnego będzie zachowana pod obiektem mostowym. Dostęp do wydzielonego terenu, pomiędzy nasypem obwodnicy a wałem ochronnym rzeki Odry, będzie możliwy z drogi gruntowej na wale. W międzywale obiekt mostowy nie będzie utrudniał dostępu do poszczególnych działek.

Zamknięcie ul. Podmiejskiej, na końcu obszaru zabudowy mieszkaniowej, spowodowało konieczność zmiany skomunikowania miejskiego składowiska odpadów z drogą publiczną (DW 423). Przewidziano budowę drogi dojazdowej, po prawej stronie obwodnicy (strona południowa), łączącej drogę zbiorczą wykonaną w ramach węzła na DW 423 z odcięтым odcinkiem ul. Podmiejskiej. Droga dojazdowa na tym odcinku jest dwukierunkowa i składa się z dwóch pasów ruchu o szerokości 2x3,00 m. Oprócz dojazdu do składowiska odpadów droga ta stanowić będzie dojazd do przyległych do pasa drogowego posesji.

Wzdłuż obwodnicy, na odcinku od DW 423 do ul. Jana Brzechwy, planuje się wykonanie na całej długości, drogi dojazdowej zlokalizowanej po stronie lewej (od strony północnej), stanowiącej dojazd do usytuowanych w sąsiedztwie drogi, pól uprawnych. Istniejąca droga gruntowa wzdłuż zbiornika wodnego Kamionka przy ul. Krapkowickiej umożliwić będzie dojazd do terenów położonych na południe od obwodnicy. Planowana droga dojazdowa będzie skomunikowana z ul. Jana Brzechwy i dalej kontynuowana po lewej stronie obwodnicy aż do ul. Olimpijskiej.

W celu uniknięcia budowy obiektów inżynierskich w rejonie planowanych dróg: Trasy Gosławickiej i obwodnicy wschodniej, nie przewidziano bezpośredniego połączenia przeciętego przez obwodnicę układu dróg gruntowych. Dojazd do działek zlokalizowanych na południe od obwodnicy zostanie zapewniony poprzez dodatkowy odcinek drogi gruntowej biegnącej od ul. Olimpijskiej wzdłuż prawej strony korpusu obwodnicy i łączącej się z istniejącymi drogami dojazdowymi. Dalej od ul. Olimpijskiej w kierunku ul. Strzeleckiej przewidziano drogę dojazdową odcinkami po prawej i lewej stronie w zakresie niezbędnym do zapewnienia dostępu do wszystkich sąsiadujących z inwestycją pól.

Trasa przebiega lokalnie w rejonie zabudowy wzdłuż ul. Podmiejskiej i ul. Popieluszki. Najmniejsza odległość od istniejącego budynku do planowanej jezdni obwodnicy poprowadzonej w nasypie wynosi ok. 18 m. Trasa obwodnicy w wariantcie nr 1, nie koliduje z budynkami mieszkalnymi oraz przemysłowymi.

wariant II

Planowana trasa obwodnicy od drogi krajowej DK45, po przekroczeniu obiektem inżynierskim zbiornika wodnego biegnie w kierunku południowym polami uprawnymi wzdłuż

rowu melioracyjnego, odsuwając się od wału ochronnego Odry. Następnie oś drogi przechodzi w łuk i kierując się na wschód, przecina rzekę Odrę.

Po wschodniej stronie rzeki obwodnica poprowadzona została wzdłuż terenu dodatkowej kwatery miejskiego składowiska odpadów komunalnych, w miejscu poeksploatacyjnego wyrobiska margli kredowych. Dalej obwodnica biegnie w kierunku drogi DW 423 i wpisuje się w nieużytek zlokalizowany między zakładami na terenie produkcyjno-usługowym. Użytek stanowi stary ślad nieistniejącej już linii kolejowej obsługującej byłe kopalnie margli.

Obwodnica przekracza jednym wiaduktem drogę DW 423, wielotorowe linie kolejowe, bocznice kolejową, obsługującą składowisko odpadów paleniskowych PGE Elektrowni Opole S.A. oraz drogę dojazdową na teren składowiska. Kierując się dalej na wschód, po terenie składowiska odpadów Elektrowni, obwodnica kolejny raz przecina bocznice kolejową, którą w tym miejscu stanowią cztery torowiska kolejowe. Dalej trasa biegnie przez pola uprawne pomiędzy ul. Olimpijską a rzeką Malina i wpisuje się w odcinek wspólny z wariantem nr 1 trasy obwodnicy.

Kształtowanie trasy w rejonie krzyżowania się obwodnicy z drogą wojewódzką DW 423 przy wykorzystaniu terenu niezagospodarowanego pomiędzy budynkami produkcyjno-usługowymi, przewidzianego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Groszowic Metalchemu w Opolu, pod drogę dojazdową, wiązało się z uniknięciem kolizji planowanej inwestycji z budynkami położonymi w strefie „B” ochrony konserwatorskiej.

Trasa obwodnicy w wariantcie nr II została ukształtowana tak, aby nie kolidowała z budynkami mieszkalnymi oraz przemysłowymi. Niemniej jednak realizacja obwodnicy w wariantcie II oznaczałaby konieczność rozbiórki trzech: budynków gospodarczych oraz fundamentów 1 szt.

Poza skrzyżowaniami przedmiotowej obwodnicy z DK45 i DK94 na początku i końcu opracowania, przewiduje się również wykonanie jednego węzła drogowego w formie „trąbki” stanowiącego połączenie planowanej obwodnicy z drogą wojewódzką nr 423. Zaproponowana geometria węzła wynika z ograniczeń terenowych związanych z zabudową mieszkaniową oraz liniami kolejowymi i zapewnia pełną możliwość wyboru kierunku jazdy. W geometrii węzła przewidziano wykonanie odcinka drogi zbiorczo-rozdzielającej skomunikowanej z drogą wojewódzką DW 423 poprzez projektowane rondo o trzech wlotach. Lokalizację ronda na DW 423 oraz drogi zbiorczo-rozdzielającej dobrano tak, aby nie było konieczności rozbiórki budynków mieszkalnych.

Wzdłuż pierwszego odcinka obwodnicy, na zachód od rzeki Odry, droga dojazdowa została przewidziana na całym odcinku wzdłuż lewej skarpy nasypu obwodnicy. Połączenie drogi gruntowej z istniejącym układem dróg dojazdowych, przewidziano pod obiektami przeprowadzającymi obwodnicę nad zbiornikiem wodnym oraz rzeką Odrą. Na wschód od obwodnicy, pola uprawne sąsiadujące z inwestycją mają zapewniony dojazd bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. W międzywalu obiekt mostowy nie będzie utrudniał dostępu do poszczególnych działek.

Na kolejnym odcinku obwodnicy budowa drogi dojazdowej nie jest konieczna na całej długości. Przewidziano drogę dojazdową na odcinkach niezbędnych, umożliwiających skomunikowanie z istniejącymi drogami wszystkich działek przyległych do inwestycji.

Na terenie istniejącego składowiska odpadów paleniskowych Elektrowni Opole nie ma konieczności prowadzenia dodatkowych dróg dojazdowych, gdyż istniejąca sieć drogowa wzdłuż bocznic kolejowej nie zostanie zaburzona budową obwodnicy.

Na pozostałym odcinku od składowiska Elektrowni do końca opracowania założenia w lokalizacji dróg dojazdowych pokrywają się z założeniami wariantu nr I.

Trasa przebiega lokalnie w rejonie zabudowy wzdłuż ul. Popieluszki. Najmniejsza odległość od istniejącego budynku do planowanej jezdni obwodnicy poprowadzonej w nasypie wynosi ok. 11 m.

wariant III

Geometria trasy obwodnicy w wariacie nr III, na początkowym odcinku od ul. Krapkowickiej do rzeki Odry, pokrywa się z trasą wariantu nr I. Dalej na terenie między wałami ochronnymi trasa kieruje się bardziej na południowy wschód przecinając tereny przewidziane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu górniczego „Groszowice III” w Opolu wraz z obrzeżem jako „*Miejskie składowisko odpadów komunalnych – kwatera dodatkowa na terenie zakończonej eksploatacji powierzchniowej*”. Następnie przecina drogę DW 423, linie kolejowe oraz drogę gruntową i przechodzi przez tereny składowiska odpadów paleniskowych Elektrowni Opole i kolejny raz przecina bocznice kolejową w tym miejscu czterotorową.

Dalej trasa biegnie przez pola uprawne i pomiędzy ul. Olimpijską a rzeką Malina wpisuje się w łuk poziomy stanowiący element wspólny z wariantem nr I trasy obwodnicy.

Trasa obwodnicy, omijając od południa teren zbiornika Kamionka, przebiega przez teren zabudowy wzdłuż ul. Popieluszki i koliduje z budynkami. Obiekty przeznaczone do wyburzenia w związku z planowaną inwestycją w wariacie III:

- budynek wielorodzinny: 1 szt.
- budynki jednorodzinne: 3 szt.
- budynek produkcyjny, administracyjno-socjalny: 4 szt.
- budynki gospodarcze: 8 szt.

Poza skrzyżowaniami przedmiotowej obwodnicy z DK 45 i DK 94 na początku i końcu opracowania, przewiduje się również wykonanie jednego węzła drogowego stanowiącego połączenie planowanej obwodnicy z drogą wojewódzką nr 423. Zaproponowana geometria węzła wynika z ograniczeń terenowych związanych z zabudową mieszkaniową oraz liniami kolejowymi i zapewnia pełną możliwość wyboru kierunku jazdy. W geometrii węzła przewidziano wykonanie dwóch łącznic dla każdej z jezdni obwodnicy skomunikowanych z drogą wojewódzką DW 423 poprzez projektowane ronda o trzech wlotach.

Uwzględniono również możliwość ewentualnego skomunikowania obwodnicy południowej z przewidzianymi w Studium uwarunkowań drogami: Trasą Gośławicką Z2/2, obwodnicą wschodnią GP2/2 oraz rozbudowaną ul. Olimpijską.

Geometria trasy obwodnicy w wariacie III, na pierwszym odcinku, pokrywa się z trasą w wariacie nr I i również nie ma tu potrzeby budowy dróg dojazdowych na tym odcinku.

Zamknięcie ul. Podmiejskiej w rejonie podnóża skarpy nasypu obwodnicy spowodowało konieczność zmiany skomunikowania miejskiego wysypiska śmieci z drogą publiczną (DW 423). Przewidziano budowę drogi dojazdowej po prawej stronie obwodnicy łączącej odcięty odcinek ul. Podmiejskiej z układem drogowym w rejonie węzła z DW 423. Droga dojazdowa na tym odcinku jest dwukierunkowa i składa się z dwóch pasów ruchu o szerokości 2x3,00 m. Oprócz dojazdu do wysypiska droga ta stanowić będzie dojazd do przyległych, do pasa drogowego, posesji.

Na terenie istniejącego składowiska odpadów paleniskowych Elektrowni Opole nie ma konieczności prowadzenia dodatkowych dróg dojazdowych, gdyż istniejąca sieć drogową wzdłuż bocznic kolejowej nie zostanie zaburzona budową obwodnicy.

Na pozostałym odcinku od składowiska Elektrowni do końca opracowania założenia w lokalizacji dróg dojazdowych pokrywają się z założeniami wariantu I.

Trasa przebiega lokalnie w rejonie zabudowy wzdłuż ul. Popieluszki. Najmniejsza odległość od istniejącego budynku do planowanej jezdni obwodnicy poprowadzonej w nasypie wynosi ok. 22 m.

Przy wyborze wariantu realizacyjnego wzięto pod uwagę następujące kryteria:

- zajętość terenu

Najkorzystniejszy wariant III (zajętość terenu-12,3 ha), najmniej korzystny wariant II (zajętość terenu-13,8 ha). Wariant I zajmuje powierzchnię 13,02 ha.

- emisję zanieczyszczeń do powietrza

Poziom zagrożenia wynikającego z emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego dla każdego z wariantów jest podobny;

- emisję hałasu i wynikający stąd wpływ na klimat akustyczny na najbliższych terenach chronionych

Z punktu widzenia zagrożenia hałasem najmniej korzystnym jest realizacja przedmiotowej trasy w wariantcie II, z uwagi na największe narażenie terenów istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej (przewidywanych np. w mpzp);

- utratę gleb

Realizacja wariantu III jest korzystna z punktu widzenia zachowania gleb i rolniczej przestrzeni produkcyjnej (najmniejsza zajętość terenu rolniczego ok. 0,4 ha);

- konieczność przekraczania cieków oraz długość na jakiej cieki miałyby zostać przekroczone

Z punktu widzenia bezpośredniego zagrożenia cieków powierzchniowych potencjalnie większe zagrożenia występuje przy realizacji wariantów II i III (przecięcie 5 cieków na długości II- ok. 250m, III-450m). W wariantcie I trasa przecina 3 cieki na długości 250 m;

- warunki hydrogeologiczne

Dla każdego z wariantów obwodnicy niekorzystne warunki hydrogeologiczne występują w podobnej skali.;

- ubytek szaty roślinnej

Najmniejszy ubytek szaty roślinnej wystąpi dla wariantu III. Wariant I i II są porównywalne w tym zakresie;

- zagrożenie siedlisk chronionych

W ramach każdego wariantu konieczna będzie ingerencja w cenne siedliska przyrodnicze, tj. płaty łągów oraz w aleję drzew przy ul. Olimpijskiej. Ingerencja ta będzie porównywalna dla każdego proponowanego przebiegu drogi. Ponadto na trasie żadnego z wariantów nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin;

- przecięcie korytarzy migracyjnych

W ramach wariantu I dojdzie do przecięcia łącznie 3 korytarzy migracyjnych, zaś w przypadku wariantu II i III – 5 korytarzy. Stąd też wariant I jest korzystniejszy pod względem przyrodniczym;

- wpływ na faunę

Z uwagi na stosunkowo niewielkie oddalenie od siebie trzech rozpatrywanych wariantów, a także konieczność zajęcia zbliżonych siedlisk przyrodniczych, skład gatunkowy zwierząt występujących na trasie każdego z wariantów, a także przewidywane względem nich oddziaływanie będzie zbliżone. Tym samym wpływ inwestycji na faunę w każdym z trzech rozpatrywanych wariantów jest porównywalny;

- oddziaływanie na krajobraz

W związku z przebiegiem obwodnicy przez tereny miasta Opolą, inwestycja w każdym z wariantów nawiązywać będzie do ukształtowanego i przekształconego już krajobrazu, wyposażonego w ciągi komunikacyjne (drogi krajowe, drogę wojewódzką, drogi powiatowe, drogi lokalne);

- zagrożenie dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych

Oceniono, że żaden z wariantów nie będzie stanowił zagrożenia dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych;

- zagrożenie ludzi i środowiska w związku z możliwością wystąpienia na drodze awarii

Poziom możliwości zagrożenia z uwagi na wystąpienie awarii na drodze jest w każdym z wariantów porównywalny;

- przebieg przez składowisko odpadów popaleniiskowych

Obwodnica w wariantcie II i III przebiega przez składowisko odpadów popaleniiskowych;

- przebieg przez rezerwową kwaterę składowiska odpadów komunalnych

Tylko wariant III przebiega przez kwaterę składowiska;

- utratę obiektów materialnych

Z punktu widzenia utraty obiektów materialnych najmniej korzystnym jest realizacja wariantu III, a najbardziej korzystna realizacja wariantu I;

- przebieg przez poldery

Wariant II w największej części przebiega przez polder, warianty I i II są porównywalne w tym zakresie;

- zagrożenie obiektów archeologicznych

Żaden z analizowanych wariantów nie koliduje z obiektami archeologicznymi;

- utrata zabytków kultury materialnej

Z punktu widzenia dóbr kultury żaden z analizowanych wariantów nie koliduje z zabytkami kultury materialnej (zabytki archeologiczne i architektoniczne);

- wielkość emisji odpadów

Według kryterium wytwarzania odpadów najlepszym wariantem jest wariant III. Natomiast największa ilość odpadów byłaby wytworzona przy realizacji wariantu II.

W przeprowadzonej w raporcie analizie wariantowej, poszczególnym elementom poddanym tej analizie przypisano wagi. Największą wagę -5 przyznano emisji hałasu do środowiska (ten element zawsze budzi obawę stron o skuteczność zastosowanych urządzeń ochronnych (ekranów akustycznych), a ponadto, subiektywne odczucia emisji hałasu i wrażliwość danych osób na hałas jest bardzo różnicowana i nawet fakt udowodnienia pomiarami dotrzymania dopuszczalnych norm nie wstrzymuje skarg mieszkańców na uciążliwość związaną z hałasem. Likwidacja obiektów mieszkaniowych, utrata terenów mieszkaniowych także wzbudza wśród mieszkańców liczne protesty; temu kryterium przypisano wagę na poziomie 4. Zajątość terenu, ubytek szaty roślinnej i ubytek gleb, ze względu na ich nieodwracalność są istotnymi elementami w ocenie wariantów; tym elementom środowiska przypisano wagę 3. Pozostałym elementom środowiska, w ocenie wariantów, przypisano wagę 1.

Z przedstawionej w raporcie oceny analizy wielokryterialnej wynika, iż wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant I (z łączną oceną 47,87 oznaczającą łączny poziom negatywnego wpływu na poszczególne kryteria poddane ocenie). Jego przewaga nad pozostałymi wariantami (wariant II – 67,72 wariant III – 52,83) wynika z najkorzystniejszej oceny w zakresie kryterium oddziaływania na dobra materialne i przekroczenia cieków, a także z bardzo wyrównanych ocen wszystkich wariantów w zakresie oceny wpływu na jakość powietrza atmosferycznego, przyrodę oraz wody powierzchniowe i podziemne.

W związku z powyższym, organ przychylił się do wniosku strony i określił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, w wariantcie I, wskazanym przez inwestora.

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

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji na:

glebę i powierzchnię ziemi

Planowana obwodnica zajmie powierzchnię ok. 13 ha terenu. Realizacja inwestycji powodować będzie wytwarzanie głównie odpadów z grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) oraz grupy 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 1923)) w przewidywanej, szacunkowej ilości około 245 300 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 227 900 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.

Tutejszy organ określił w pkt 1.2.44 niniejszej decyzji sposób i miejsca magazynowania odpadów powstających na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zgodnie z informacją podaną w raporcie, wytworzone na etapie realizacji odpady wstępnie magazynowane będą na terenie budowy (w granicach pasa drogowego), w oznaczonych pojemnikach, a następnie przekazywane będą uprawnionym podmiotom do dalszego ich zagospodarowania.

Niezanieczyszczoną glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, inwestor zamierza wykorzystywać do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.2.43) niniejszej decyzji). Zagospodarowany urobek nie jest odpadem w rozumieniu ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013r. poz. 21 z późn. zm.) i zgodnie z treścią art. 2 pkt 3 tej ustawy, nie jest objęty jej regulacjami.

Z informacji zawartych w przedłożonym raporcie wynika, że w trakcie realizacji prac budowlanych, zwłaszcza polegających na rozbiórce kolidującej z projektowaną drogą infrastruktury podziemnej, 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 prac 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 glebę, w pkt: 1.2.1, 1.2.32, 1.2.33 oraz 1.2.44 niniejszej decyzji określono warunki nakazujące m.in.:

- lokalizację baz sprzętowo-materiałowych przede wszystkim na terenach już zagospodarowanych w liniach rozgraniczających planowanego pasa drogowego;
- zabezpieczenie zaplecza budowy (teren bazy sprzętowo-materiałowej) poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu magazynowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego
- wyposażenie baz sprzętowo-materiałowych oraz terenu budowy w urządzenia sanitarne dla pracowników oraz w miejsca składowania odpadów,

środowisko gruntowo-wodne

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne, na etapie budowy, związane będzie głównie z organizacją budowy oraz jej zaplecza (miejsca postojowe maszyn, pojazdów i zaplecze socjalne pracowników).

Zanieczyszczenie wód w czasie wykonywania robót może nastąpić głównie w wyniku:

- wycieku substancji z niewłaściwie ulokowanych i zabezpieczonych zbiorników oraz źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów;
- przenikania szkodliwych substancji do wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót.

Wymienione sytuacje są jednak traktowane jako awaryjne i przy odpowiednim nadzorze oraz dbałości i porządku na terenie budowy nie powinny mieć miejsca.

W niniejszej decyzji nałożono warunki dotyczące lokalizowania baz materiałowo-sprzętowych (poza bezpośrednim sąsiedztwem m.in.: 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 miejscu magazynowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego, w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego – pkt 1.2.33 decyzji. Wykonawca robót zorganizuje zaplecze sanitarne dla pracowników budowy (z systemem odbioru i gromadzenia ścieków sanitarnych), do czego zobowiązano inwestora w punkcie 1.2.32 decyzji. Ponadto w pkt 1.2.34 decyzji zobligowano inwestora do wyposażenia terenu budowy w sorbenty do usuwania niekontrolowanych wycieków, zwłaszcza ropopochodnych.

W trakcie realizacji inwestycji zajdzie konieczność odwadniania wykopów. Woda z wykopów przed odprowadzeniem do odbiornika będzie podczyszczana w osadnikach. W pkt 1.2.38) decyzji określono orientacyjne miejsca lokalizacji osadników oraz rzutu tych wód. Z uwagi na brak jednoznacznego wskazania miejsc lokalizacji osadników do oczyszczania wód z wykopów oraz rzutu tych wód, w decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny w tym zakresie (pkt II.3a)). W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko nałożono również obowiązek przedstawienia zabezpieczeń przeciwoerozyjnych skarp oraz nasypów, zgodnie z dokumentacją geologiczną, wykonaną na etapie projektu budowlanego (pkt II.5).

Sposób prowadzenia planowanej do realizacji trasy wraz z obiektami mostowymi pozwoli na zachowanie przepływu nienaruszalnego rzeki oraz nie spowoduje;

- przerwania ciągłości morfologicznej cieku;
- zmiany ukształtowania koryta rzeki zarówno w profilu podłużnym, jak też w przekroju poprzecznym. (1.2.39).

powietrze atmosferyczne

Na etapie realizacji inwestycji źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie: prowadzenie prac ziemnych (przemieszczanie mas ziemnych), spalanie paliw w silnikach maszyn wykonujących prace budowlane, pylenie związane z ruchem ciężkiego sprzętu po drogach gruntowych dojazdowych do miejsc prowadzenia prac budowlanych, rozkładanie warstw asfaltowych nawierzchni konstrukcji jezdni, kiedy to emitowane są różnego typu węglowodory. Źródłem emisji będą również tereny baz sprzętowo-materiałowych, zwłaszcza magazynowanie materiałów sypkich.

Emisja zanieczyszczeń występująca w trakcie budowy będzie przemieszczać się wraz z frontem robót. W celu zmniejszenia uciążliwości wynikających z funkcjonowania bazy sprzętowo-materiałowej dla lokalnych mieszkańców zobowiązano Inwestora do (pkt 1.2.1e), 1.2.31, 1.2.35, 1.2.36, 1.2.41, 1.2.42):

- lokalizacji baz w odległości nie mniejszej niż 100 m od zabudowy mieszkaniowej
- ogrodzenia bazy od strony zabudowy mieszkaniowej, szczelnym ogrodzeniem o wysokości min. 2,50 m;
- zapewnienia miejsca do czyszczenia podwozia i ogumienia pojazdów ciężarowych przed opuszczeniem terenu budowy;
- zapewnienia ciągłego czyszczenia przez pojazdy sprzątające terenu przy wyjazdach z budowy, w celu ograniczenia procesu wtórnego pylenia;
- wykonania, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, (w obrębie projektowanego pasa drogowego), dróg technologicznych o nawierzchni utwardzonej;

- transportu materiałów sypkich przy użyciu pojazdów posiadających zabezpieczenia przeciw pyleniu np. opończe;
- zabezpieczenia składowanych materiałów sypkich przed wtórnym pyleniem w niekorzystnych sytuacjach meteorologicznych (wiatr i wysokie temperatury) poprzez ich zakrywanie, zasłanianie powierzchni gromadzonych materiałów sypkich bądź ich zraszanie;

klimat akustyczny

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

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

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 w decyzji określono warunki dot. lokalizacji baz sprzętowo – materiałowych (w miejscach wymienionych w pkt. 1.2.1e tj. w odległości 100m od tych terenów). W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych, w pkt 1.2.2. decyzji, wskazano, że prace budowlane należy 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.). W pkt 1.2.40 a) decyzji zobligowano inwestora, aby w rejonach zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej do 20 metrów od inwestycji, na ogrodzeniu budowy, stosować osłony przeciwhałasowe o izolacyjności nie mniejszej niż 25 dB podwójne maty dźwiękoizolacyjne. Ponadto w pkt 1.2.40 b) decyzji zobligowano inwestora, aby w rejonach zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej do 30 metrów prace budowlane prowadzić przy użyciu walców statycznych w celu ochrony tej zabudowy przed drganiami.

flore

Na trasie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów. W ramach planowanej inwestycji niezbędna jest wycinka drzew w wieku 20-50 lat i krzewów, z łącznej powierzchni ponad 0,24 ha. Ponadto konieczne będzie usunięcie maksymalnie 12 drzew w wieku 80-100 lat, tworzących aleję przy ul. Olimpijskiej. Na trasie przebiegu przedsięwzięcia stwierdzono także występowanie płatów cennych siedlisk przyrodniczych, tj. nadrzecznych łągów wierzbowych w otoczeniu stawu przy ul. Krapkowickiej oraz w dolinie rzeki Odry. 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 do zdemontowania tych zabezpieczeń po zakończeniu prac - pkt 1.2.8 i 1.2.11 decyzji. Aby zabezpieczyć przed uszkodzeniem systemy korzeniowe drzew nieprzeznaczonych do wycinki, nakazano realizację prac w sąsiedztwie takich drzew, tj. w zasięgu ich koron + 2 m, w sposób ręczny - pkt 1.2.9 decyzji. Ponadto, aby nie dopuścić do wyschnięcia lub przemarznięcia odsłoniętych korzeni nakazano ich odpowiednie zabezpieczenie - pkt 1.2.10 decyzji.

W celu zachowania walorów przyrodniczych obszarów przylegających do terenu objętego inwestycją wprowadzono obowiązek ogrodzenia lub oznakowania w sposób widoczny w terenie, miejsc cennych pod względem przyrodniczym, a także poinformowania

wykonawcy prac o szczegółowej lokalizacji tych miejsc w terenie – pkt 1.2.7 decyzji. Zakazano również realizacji baz sprzętowo-materialowych na ww. terenach, w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew nieprzeznaczonych do wycinki, a także w odległości minimum 50 metrów od cieków, zbiorników wodnych i wałów przeciwpowodziowych rzeki Odry – pkt 1.2.1 decyzji.

Bazy sprzętowo-materialowe w liniach rozgraniczających planowany pas drogowy, a zatem znajdować się będą poza obszarami użytków ekologicznych „Grąd Grudzicki” i „Łąki w Nowej Wsi Królewskiej.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z koniecznością tymczasowego zajęcia powierzchni biologicznie czynnej. W celu umożliwienia szybszego i skuteczniejszego wykiełkowania roślin oraz przyjęcia się posadzonych drzew i krzewów, a tym samym przywrócenia powierzchni biologicznie czynnej w możliwie najkrótszym czasie po zakończeniu prac, zobowiązano inwestora do zdjęcia wierzchniej, urodzajnej warstwy gleby przed przystąpieniem do prac niwelacyjnych i odpowiedniego jej zeskładowania i zabezpieczenia przed przesuszeniem oraz zmieszaniem z innym podłożem, a następnie do jej wykorzystania w całości przy rekultywacji terenu. Ponadto z uwagi na to, iż 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, mieszanką rodzimych gatunków roślin, odpowiednich siedliskowo – pkt 1.2. 4 i pkt 1.2.6 decyzji.

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 alei drzew przy ul. Olimpijskiej, z uwagi na znaczne rozmiary rosnących tam drzew, zamieszczono wykaz drzew, które mogą kolidować z inwestycją, 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 należy wykonać szczegółową inwentaryzację wszystkich drzew i krzewów wymagających usunięcia.

faunę

Na trasie przebiegu planowanej inwestycji drogowej oraz w bliskim jej sąsiedztwie stwierdzono występowanie licznych chronionych gatunków zwierząt. Są to: chrząszcze z rodzaju biegacz *Carabus* spp., błonkówki z rodzaju trzmiel *Bombus* spp., śliz, z płazów: ropucha szara i zielona, grupa żab zielonych, żaba trawna, żaba moczarowa, traszka zwyczajna i kumak nizinny, z gadów: jaszczurka zwinka i żyworodna, padalec, zaskroniec i żmija zygzakowata, liczne gatunki ptaków, m.in.: bączek, błotniak stawowy, gąsiorek, zimorodek, czy świergotek polny. Nie można także wykluczyć występowania na przedmiotowym terenie ssaków: rzęsorka rzeczka, ryjówki aksamitnej, zębiełka białawego i zębiełka karliczka, kreta, jeża, gronostaja, wydry, bobra, wiewiórki i nietoperzy. Ponadto wiekowe drzewa stanowią potencjalne siedliska pachnicy dębowej oraz kilku gatunków nietoperzy. W celu uniknięcia negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na osobniki ww. gatunków, w niniejszej decyzji określono szereg warunków niezbędnych do spełnienia na etapie prowadzenia planowanych prac.

Wiele gatunków zwierząt, w tym także stwierdzone na trasie przebiegu inwestycji, wykorzystuje glebę do budowy gniazd lub też jako miejsce zimowego spoczynku. Dlatego też, aby zapobiec niszczeniu gniazd ptasich i ich lęgów, a także uniknąć przypadkowego zabijania osobników płazów lub gadów zimujących na lądzie wskazano terminy, w których winno zostać przeprowadzone oczyszczanie terenu z roślinności zielonej oraz zdjęcie wierzchniej warstwy gleby – pkt 1.2.5 decyzji. Ponadto, żeby uniknąć przypadkowego zabijania lub okaleczania osobników chronionych gatunków zwierząt, które pojawiły się w obrębie prowadzonych prac ziemnych podczas żerowania, zobowiązano inwestora do sprawdzania terenu budowy, a w szczególności wykopów i innych miejsc mogących stanowić pułapkę dla zwierząt, jak również potencjalnych miejsc ich rozrodu, pod kątem występowania

w ich obrębie zwierząt. Aby zwierzęta, które pojawiły się na trasie inwestycji były bezpieczne wprowadzono obowiązek ich odłowienia i bezpośrednio po schwytaniu przeniesienia poza obszar prowadzonych prac w miejsca, na których panują optymalne warunkach siedliskowe dla schwytanych gatunków – pkt 1.2.12 decyzji. Aby ww. prace wykonane zostały w sposób optymalny dla zwierząt nakazano prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór ten winien obejmować specjalistów od grup organizmów najczęściej spotykanych na trasie inwestycji, tj.: herpetologa, chiropterologa, entomologa i ornitologa - pkt 1.2.3 decyzji. Dodatkowo, żeby upewnić się, że nadzór przyrodniczy będzie właściwie spełniał swoją rolę, w niniejszej decyzji szczegółowo określono zadania, jakie powinien on realizować.

Budowa obwodnicy południowej Opola wiąże się z koniecznością budowy dwóch mostów. Aby ww. konstrukcje nie stanowiły barier dla ptaków i nietoperzy migrujących wzdłuż cieków wprowadzono warunek, aby obiekty te zaprojektować w miarę możliwości bez pylonów – pkt 1.4.6 decyzji. Ponadto, w celu umożliwienia zwierzętom średnim migracji pod mostami, estakadą i wiaduktami, wskazano na potrzebę dostosowania ich konstrukcji, aby mogły pełnić funkcję przejść dolnych dla zwierząt - pkt 1.4.5 decyzji.

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

owady

Na trasie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie chrząszczy z rodzaju biegacz *Carabus* spp. oraz błonkówek z rodzaju trzmiel *Bombus* spp. Zwierzęta te widywane są jednak w miejscach, w których droga przebiegać będzie na estakadzie, a ponadto fragmenty łągów, które wykazane zostały jako siedliska ww. gatunków, zostaną wygradzone zgodnie z zapisem pkt 1.2.7 decyzji, co zapobiegnie przypadkowemu ich niszczeniu. Stąd też nie było konieczne wprowadzanie w niniejszej decyzji dodatkowych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie względem ww. gatunków.

Na trasie inwestycji występują drzewa stanowiące potencjalne siedlisko pachnicy dębowej. Z uwagi na biologię tego gatunku, tj. zasiedlanie przez 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 – pkt 1.2.26 decyzji.

ryby

W rzece Odrze stwierdzono występowanie osobników śliza. Ze względu na to, że działania związane z umocnieniem brzegów w miejscach lokalizacji obiektów mostowych mogą utrudnić rybom przemieszczenie się na tarło, w niniejszej decyzji wprowadzono warunek, aby prace te wykonano poza okresem tarła śliza, przypadającym od kwietnia do czerwca – pkt 1.2.28 decyzji.

plazy

Na trasie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie tras migracyjnych płazów, a w bliskim sąsiedztwie planowanej drogi także miejsc ich masowego rozrodu. Dlatego też w niniejszej decyzji wprowadzono warunki, mające na celu zabezpieczenie osobników płazów przed przypadkowym okaleczaniem lub zabiciem. Aby uniemożliwić płazom przedostawanie się na obszar prac, a tym samym zabezpieczyć je przed rozjeżdżaniem przez sprzęt ciężki, a także przed możliwością wpadnięcia do odkrytych wykopów i innych miejsc mogących stanowić dla nich pułapkę, wprowadzono obowiązek zastosowania wokół miejsc realizacji prac, w obrębie stwierdzonych szlaków migracji, szczelnych tymczasowych ogrodzeń ochronnych – pkt 1.2.13 decyzji. Będą one służyć także owadom, gadom i drobnym ssakom. Dodatkowo, aby zastosowanie ww. rozwiązań przyniosło oczekiwane rezultaty, wskazano optymalne wymiary oraz sposób zamontowania ww. ogrodzeń – pkt 1.2.14 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 – pkt 1.2.15

decyzji. Wprowadzono także obowiązek lokalizowania baz sprzętowych i materiałowych poza miejscami migracji płazów.

Nie wszystkie szlaki migracyjne, dotychczas wykorzystywane przez płazy, będą bezpieczne dla zwierząt po realizacji obwodnicy południowej Opoła. Na odcinku przylegającym do „Groszowickich Skał” po pokonaniu obwodnicy płazy trafiąby na ulicę Podmiejską. W celu uniknięcia ginięcia płazów na drogach zrezygnowano zatem z realizacji przejść dla płazów na ww. odcinku. W miejscu tym nakazano natomiast realizację ogrodzeń ochronnych, które trwale uniemożliwią przedostawanie się zwierząt na drogę. Wskazano także na potrzebę uwzględnienia na etapie projektowania ogrodzenia rozwiązań pozwalających na ograniczenie liczby kolizji na odcinkach końcowych ogrodzenia – pkt 1.2.23 decyzji.

W celu wyłapania osobników gatunków chronionych, które znalazły się w obrębie pasa prowadzonych robót, wskazano na konieczność zastosowania pułapek żywołownych, określając szczegółowo ich wygląd oraz sposób zamontowania. Ponieważ schwytane w pułapkach zwierzęta stanowią łatwy łup dla drapieżników, określono częstotliwość kontroli pułapek. Zobowiązano także inwestora do niezwłocznego przenoszenia schwytanych zwierząt poza obszar prowadzonych prac na optymalne dla nich siedliska, oddalone na tyle, aby zwierzęta nie były w stanie powrócić – pkt 1.2.16 decyzji. Aby uniknąć pozostawiania płazów w pułapkach przez dłuższy czas, w niniejszej decyzji wskazano na konieczność zabezpieczenia miejsc mogących stanowić pułapkę dla płazów na czas przerw w pracy – pkt 1.2.17 decyzji.

Planowana droga przecinać będzie istniejące szlaki migracyjne płazów, dlatego też aby możliwe było dalsze użytkowanie tych szlaków zobowiązano inwestora do realizacji przepustów pod koroną drogi dla płazów, które będą mogły być wykorzystywane także przez małe zwierzęta – pkt 1.4.5 decyzji. Ponadto wskazano, na co należy zwrócić uwagę podczas projektowania przejść dla zwierząt, aby spełniały one swoje funkcje – pkt 1.2.21 decyzji. Aby zwierzęta korzystały z projektowanych dla nich przepustów wprowadzono także obowiązek wykonania trwałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających, wskazując sposób ich realizacji oraz posadowienia – pkt 1.2.22 decyzji.

W ramach realizacji inwestycji konieczne będzie usuwanie wód opadowych z wykopów. Ponieważ nie zawsze możliwe będzie sprawdzenie wykopów wypełnionych wodą pod kątem występowania płazów, w niniejszej decyzji wprowadzono warunek, aby w przypadku wykorzystywania pomp do odwodnienia wykopów, w których mogą występować płazy, odpowiednio zabezpieczono węże ssące, aby nie przedostawały się do nich płazy oraz żeby uniknąć zgnięcia płazów przy zasysaniu wody – pkt 1.2.20 decyzji.

gady

Na trasie inwestycji wykazano obecność kilku gatunków gadów, jednakże zaproponowane warunki dla innych zwierząt pozwolą na minimalizację negatywnego oddziaływania również na gady. Ze względu na realizację drogi na znacznym odcinku na estakadzie, mostach i wiaduktach oraz konieczność montowania wzdłuż dróg ekranów akustycznych prawdopodobieństwo pojawienia się tych zwierząt na drodze jest niewielkie. Dlatego też nie nakładano na inwestora dodatkowych warunków mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania na gady.

ptaki

Na trasie inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie stwierdzono występowanie licznych gatunków ptaków. W ramach realizacji inwestycji konieczna będzie wycinka drzew i krzewów, stanowiących dogodne 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 – pkt 1.2.24 decyzji. Ponadto w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w szczególności w rejonie zbiorników wodnych, lęgów w dolinie Odry oraz wokół stawu przy ul. Krapkowickiej oraz alei wiekowych drzew 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 – pkt 1.2.27 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, 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 - pkt 1.2.29 decyzji.

ssaki

Na trasie planowanej inwestycji nie można wykluczyć występowania rzesorka rzeczka, ryjówki aksamitnej, zębiełka białawego i zębiełka karliczka, kreta, jeża, gronostaja, wydry, bobra i wiewiórki. Zwierzęta te nadal będą mogły swobodnie przemieszczać się wzdłuż cieków. Ponadto droga na znacznym odcinku realizowana będzie na estakadzie i wiaduktach, zastosowane zostaną ogrodzenia ochronne i naprowadzające oraz montowane będą ekrany akustyczne, co ograniczy ryzyko przedostawania się ww. zwierząt na jezdnię. Ponadto projektowane przepusty pod koroną drogi będą także dostosowane do wykorzystywania przez małe zwierzęta. Nie zaplanowano zatem dodatkowych działań minimalizujących względem ww. gatunków.

Wzdłuż drogi mogą pojawić się także nietoperze, np. migrujące wzdłuż cieków lub szpalerów drzew. W celu ograniczenia śmiertelności nietoperzy zobowiązano inwestora do oświetlenia budowanej drogi przy użyciu lamp sodowych, emitujących możliwie najmniej intensywne światło. Lampy 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 – pkt 1.2.30decyzji.

Wiekowe drzewa stanowią potencjalne siedlisko dla pachnicy dębowej oraz kilku gatunków nietoperzy, w niniejszej decyzji wprowadzono zatem obowiązek, aby w przypadku wycinki drzew o obwodzie powyżej 50 cm, prace prowadzono pod nadzorem specjalistów: entomologa i chiropterologa, którzy skontrolują planowane do usunięcia drzewa pod kątem występowania chronionych gatunków nietoperzy i owadów - pkt 1.2.25 decyzji.

W ramach inwestycji planowana jest realizacja 3 zbiorników infiltracyjno-odparowujących oraz licznych osadników, separatorów i studzienek ściekowych. Aby ww. zbiorniki nie stanowiły zagrożenia dla zwierząt, nakazano szczelne ich ogrodzenie w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do nich zwierząt, a w przypadku braku takiej możliwości zmniejszenie nachylenia skarp lub zastosowanie pochylni umożliwiających opuszczanie zbiornika przez zwierzęta – pkt 1.2.18 decyzji. Wprowadzono także obowiązek odpowiedniego zabezpieczenia osadników, separatorów i studzienek ściekowych, aby nie stanowiły one zagrożenia dla zwierząt – pkt 1.2.19decyzji.

W celu upewnienia się, że zapisy niniejszej decyzji będą przestrzegane przez wykonawcę robót, zobowiązano Inwestora do przekazania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu pisemnego oświadczenia wykonawcy o zapoznaniu się z treścią niniejszej decyzji. Ponadto nałożono obowiązek przedkładania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, raz na kwartał, sprawozdania w postaci okresowych raportów z realizacji prac – pkt 1.2.45 decyzji.

formy ochrony przyrody

Planowana inwestycja realizowana będzie poza innymi niż wskazane powyżej formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ustawy o ochronie przyrody, a zatem jej realizacja nie będzie sprzeczna z zakazami ustanowionymi dla każdej z tych form ochrony przyrody. Ponadto ze względu na zakres oddziaływania planowanej inwestycji ograniczony do sąsiedztwa realizowanej drogi, planowane działania nie będą oddziaływać na siedliska i gatunki stanowiące przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji na:

powietrze atmosferyczne

Źródłem zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, w fazie eksploatacji, będą pojazdy przemieszczające się po projektowanej drodze. Substancje zanieczyszczające powietrze będą stanowiły produkty uboczne spalania pyłowe jak i gazowe (NO_x, SO_x, CO, PM 10, PM 2,5, benzen). Dodatkowo, wystąpi również zanieczyszczenie powietrza spowodowane ścieraniem się opon, nawierzchni dróg, wykładzin hamulców i sprzęgła.

Wielkość emisji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, w każdym z trzech wariantów projektowanego odcinka drogowego obliczono metodyką zalecaną przez Ministerstwo Środowiska (*Wskazówki dla wojewódzkich inwentaryzacji emisji; IOS W-wa 2003*), w oparciu o przewidywane na lata: 2015, 2025 i 2035 (opracowane przez prof. nzw. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka) wskaźniki emisji zanieczyszczeń w zależności od prędkości poruszania się pojazdów po analizowanej drodze, (tu: 100 km/h i 80 km/h na trasie głównej, 40 km/h i 50 km/h na łącznicach, 50 km/h na drogach poprzecznych) oraz ilości pojazdów przewidywanych w godzinie szczytu i średniej.

Z informacji zawartych w „Raporcie...” wynika, że emisja zanieczyszczeń do powietrza dla prognozowanego obciążenia ruchem, dla lat: 2016, 2026 i 2036 (prognozowane natężenie i strukturę ruchu uzyskano w oparciu o wykonane dla miasta Opola specjalistyczne opracowania: „Ocena projektowanego układu komunikacyjnego w obowiązującej zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola” - Projekt nr K-11 031 oraz „Analiza ruchu dla potrzeb określenia wpływu budowy przeprawy przez rzekę Odrę wg rekomendowanych wariantów w oparciu o prognozę ruchu na rok 2026” - Projekt nr K-12 031 (Przedsiębiorstwo Projektowo Usługowe INKOM S.C. Katowice, grudzień 2012), dla których dane o ruchu ustalono metodą modelowania za pomocą oprogramowania „SILKOM” wzorowanego na amerykańskim systemie UTPS, w oparciu o model ruchu, wykonany w roku 2011 w ramach autorskiego opracowania firmy INKOM: Projekt Nr K - 10 046 (PPU INKOM S.C., Katowice, marzec 2011 r.) nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza terenem pasa drogowego.

Planowana inwestycja poprawi stan powietrza atmosferycznego w centrum miasta Opola poprzez upłynnienie ruchu tranzytowego (udrożnienie ulic usytuowanych w centrum i tym samym poprawa ich przejeźdności).

Niemniej jednak w niniejszej decyzji w pkt II.2) nałożono obowiązek ponownej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, która ma być oparta o zaktualizowane prognozy ruchu (struktury ruchu i pojazdów).

klimat akustyczny

W raporcie oś dokonano analizy poziomu hałasu emitowanego do środowiska przez pojazdy samochodowe, poruszające się po projektowanej obwodnicy, 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 2036 r.

Analiza terenów wymagających ochrony akustycznej znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji lub w zasięgu oddziaływania inwestycji wraz z koncepcją zabezpieczeń, w trzech perspektywach czasowych, przedstawia się następująco:

Kilometraż terenów chronionych	Rodzaj obszaru (symbol w MPZP)	mpzp lub kwalif. organu zgodna z art. 115 poś	Poziomy dopuszcz. hałas u dzień /noc [dB]	Przekroczenia norm hałasu bez zastosowania urządzeń ochronnych dzień / noc			Koncepcja zabezpieczeń	Uwagi / wskazania działań etapowych	
				2016 r.	2026 r.	2036 r.			
STRONA LEWA									
1	0+000 + 0+120	6MNU - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami (z istn. zabudową - ul. Krapkowicka 61, 61a)	nr XXXIII/343/08 w spr. uchwalenia mpzp w rejonie Wójtowej Wsi w Opolu (B32).	65/56	nie/nie	nie/nie	nie/nie	-	Teren chroniony ekranami E4/1-3, E5/1-3 i E6/1-3 wskazanymi w decyzji dla Obwodnicy Piastowskiej
STRONA PRAWA									
2	0+000 + 0+060	7MNU - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami (z istn. zabudową - ul. Krapkowicka 63, 65)	jw.	65/56	nie/nie	nie/nie	nie/nie	-	Teren chroniony ekranami E1/1-3, E2/1-3 i E3/1-3 wskazanymi w decyzji dla Obwodnicy Piastowskiej dostosowanie lokalizacji ekranu E3/1-3 do aktualnego usytuowania pd-wsch. wylotu ronda (zagięcie drogi)
STRONA LEWA									
3	2+235 + 2+260	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (z istn. zabudową - ul. Podmiejska 35-38)	art. 115 poś	61/56	nie/nie	tak/tak	tak/tak	Ekran nr E1/1	-
4	2+498 + 2+535	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (z istn. zabudową - ul. Podmiejska 52,53, 55)		61/56	nie/nie	tak/tak	Tak /tak	Ekran nr E1/1	-
5	2+720 + 2+763	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (z istn. zabudową - ul. Popieluszki 120)		61/56	nie/nie	nie/nie	tak/tak	Ekran nr E2/1	Realizacja ekranu po potwierdzeniu przekroczeń w analizie porealizacyjnej

6	5+140. ÷ 5+240	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (z istn. zabudową – ul. Groszowicka 66, bn)		61/56	–	nie/ nie	tak/ tak	Ekran nr E3/1	lub na podstawie wyników pomiarów
7	5+240 ÷ 5+600	MNU -tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej (z istn. zabudową – ul. Łukaszewicza 1-25a)	nr XXVI/269/00 w spr. uchwalenia mpzp terenów górnictwa i mieszk. Dzielnicy Grudziце-Południe. w Opolu (B8)	65/56	–	nie/ nie	nie/ nie	–	
8	5+945 + 6+185	1ZP – zieleń urządzona	nr XXIX/436/1 2 w spr. uchwalenia mpzp terenów w rej. ul. Olimpijskiej w Opolu (B49)	65/-	–	nie/nie	nie/nie	–	–
STRONA PRAWA									
9	2+700 + 2+785	MNU- tereny zabudowy mieszkaniowej z usługami (z istn. zabudową – ul. Popieluszki 100, 104b, 106b)	nr XXX/429/00 w spr. uchwalenia mpzp terenu górnictwa Groszowice III w Opolu wraz z obrzeżem (B9)	65/56	nie/nie	nie/nie	nie/nie	–	–
10	2+800 + 2+820	Tereny zabudowy wielorodzinnej (z istn. zabudową – ul. Popieluszki 55, 57)	art. 115 poś	65/56	nie/nie	nie/nie	nie/nie	–	–
11	5+440 + 6+040	1UT, 2UT - tereny przeznaczone na usługi turystyki	NR XXIX/436/1 2 w spr. uchwalenia mpzp terenów w rej. ul. Olimpijskiej w Opolu (B49)	65/-	–	nie/nie	nie/nie	–	

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że dla prognozy ruchu na:

✓ rok 2026:

Na terenach chronionych wzdłuż planowanej trasy prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, w wysokości od 4,3 dB do 7,1 dB, w punktach obliczeniowych zlokalizowanych przy ulicy Podmiejskiej nr: 35-38, 52, 53, 55.

W związku z powyższym, w raporcie przeanalizowano możliwość zastosowania zabezpieczeń akustycznych. Jako działania ograniczające poziom dźwięku w środowisku wskazano zastosowanie ekranu akustycznego o łącznej długości wynoszącej ok. 371,0 m, o parametrach wskazanych w pkt I.4.1 niniejszej decyzji. Wyniki obliczeń propagacji hałasu na pozostałych odcinkach drogi, dla roku 2026 wskazują na dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu.

✓ rok 2036:

Wyniki obliczeń propagacji hałasu wskazują na przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w rejonie ulicy Popieluszki nr 120 i ulicy Groszowickiej nr 66 oraz bn (zabudowania w sąsiedztwie ul. Groszowickiej 66). Jako działania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia w tych punktach, w raporcie wskazano zastosowanie, po stronie lewej obwodnicy:

- ekranu akustycznego E2/1 od km 2 + 716 do 2 + 764, o łącznej długości wynoszącej ok. 48,0 m i wysokości 4 m
- ekranu akustycznego E3/1 od km 5 + 097 do 5 + 277, o łącznej długości wynoszącej ok. 180,0 m i wysokości 4 m.

Z uwagi jednak na odległą - 20 letnią perspektywę czasową, dla której wykonywano obliczenia (rok 2036) i możliwość obarczenia uzyskanych wyników obliczeń błędem, Inwestor zaproponował realizację ww. ekranów po potwierdzeniu przekroczeń w analizie porealizacyjnej. Organ uznał za słuszne aby nie nakładać w niniejszej decyzji obowiązku zainstalowania we wskazanych wyżej miejscach ekranów akustycznych. Potrzeba zainstalowania dodatkowych urządzeń ochronnych powinna wynikać z analizy porealizacyjnej lub ewentualnie dodatkowych, przeprowadzanych przez zarządzającego drogą, pomiarów natężenia hałasu, których obowiązek wynika z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011r. 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. Nr 140 poz. 824).

Z uwagi na występujące w sąsiedztwie trasy planowanej obwodnicy linie kolejowe: E30, 280 i 277 oraz istniejący układ drogowy: ulice Popieluszki, Groszowicka i Krapkowicka, przy których ochrona akustyczna została zaprojektowana w decyzji środowiskowej wydanej dla Obwodnicy Piastowskiej, w raporcie dokonano oceny oddziaływań skumulowanych z ww. inwestycją liniową, w oparciu o założenia dot. natężenia ruchu pociągów i samochodów, prędkości pociągów i samochodów, rodzaju podkładów i sposobu łączenia szyn oraz rodzaju nawierzchni. Uwzględniono również zabezpieczenia akustyczne projektowane w związku z budową przedmiotowej drogi (o których mowa wyżej). Z wykonanych obliczeń wynika, że prognozowany, równoważny poziom dźwięku z oddziaływania skumulowanego (obwodnicy i istniejących dróg) nie zostanie wyeliminowany:

- przy ul. Krapkowickiej nr 63 (PD_2) w wysokości ok. 0,9 dB;
- przy ul. Popieluszki nr 104b (PD_6) w wysokości o ok. 0,3 dB w porze nocnej.

Po analizie treści przedłożonych dokumentów, tutejszy organ:

- ✓ w punkcie II niniejszej decyzji, zobowiązał Inwestora do dokonania ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny, terenów chronionych, zlokalizowanych w sąsiedztwie obwodnicy południowej z

uwzględnieniem aktualnej prognozy ruchu. Celem ponownej oceny 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;

- ✓ w punkcie IV niniejszej decyzji zobowiązał Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej:
 - a) części obwodnicy objętej etapem I - od drogi krajowej 45 do ulicy Popiełuszki:
 - w rejonie ul. Krapkowickiej 61a, 63,
 - w rejonie ul. Podmiejskiej 52,38,
 - w rejonie ul. Popiełuszki 120,104b,
 - b) całości obwodnicy
 - w rejonie ul. Krapkowickiej 61a, 63,
 - w rejonie ul. Podmiejskiej 52,38,
 - w rejonie ul. Popiełuszki 120,104b,
 - w rejonie ul. Groszowickiej 66, bn

Analizę, o której mowa w punkcie IV należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Prezydentowi Miasta Opolą, jako organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

wody powierzchniowe i podziemne

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:

- **europski kod JCWP – PLRW6000211799:**

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;

- **europski 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 JCWP - PLRW600017117924:**
nazwa JCWP- Olszanka
scalona część wód – SO1102
lokalizacja - region wodny Środkowej Odry
ekoregion - Równiny Centralne
typ JCWP – potok nizinny piaszczysty
status - naturalna część wód
ocena stanu - zły
ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – 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. 1 ustawy z 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* celem środowiskowym dla JCWP niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione, jest ochrona tych wód, poprawa oraz przywracanie stanu JCWP, tak aby osiągnąć dobry stan tych wód, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu
 - **europejski kod JCWP - PLRW600017117922:**
nazwa JCWP- Dopływ spod Boguszyca
scalona część wód – SO1102
lokalizacja - region wodny Środkowej Odry
ekoregion - Równiny Centralne
typ JCWP – potok nizinny piaszczysty
status - naturalna część wód
ocena stanu - zły
ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – 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. 1 ustawy z 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* celem środowiskowym dla JCWP niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione, jest ochrona tych wód, poprawa oraz przywracanie stanu JCWP, tak aby osiągnąć dobry stan tych wód, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu
 - **europejski kod JCWP - PLRW600017117549:**
nazwa JCWP- Swornica
scalona część wód – SO1102
lokalizacja - region wodny Środkowej Odry
ekoregion - Równiny Centralne

typ JCWP – potok nizinny piaszczysty

status - naturalna część wód

ocena stanu - zły

ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – 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. 1 ustawy z 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* celem środowiskowym dla JCWP niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione, jest ochrona tych wód, poprawa oraz przywracanie stanu JCWP, tak aby osiągnąć dobry stan tych wód, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu

- **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 środków minimalizujących.

Przed wprowadzeniem do odbiorników wody opadowe lub roztopowe zostaną podczyszczone w urządzeniach podczyszczających (separator, osadniki) (pkt I.3.2) do parametrów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego*, i zgodnie z zapisami raportu ooś nie będą przekraczały wartości granicznych:

- zawiesiny ogólnej - 100 mg/l;
- węglowodorów ropopochodnych - 15 mg/l.

W celu ewentualnej weryfikacji miejsc lokalizacji osadników i separatorów służących do podczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rzutu tych wód, w decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny z uwzględnieniem tego zagadnienia (pkt II.3.b).

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.

glebę i powierzchnię ziemi

Na etapie użytkowania drogi źródłem powstawania odpadów będą sporadyczne prace remontowe, czynności związane z czyszczeniem studzienek kanalizacyjnych oraz jezdni, wymianą uszkodzonych znaków drogowych i barierek, konserwacją ekranów akustycznych, utrzymaniem terenów zielonych wzdłuż drogi. Obowiązek zagospodarowania ww. odpadów spoczywać będzie na firmach świadczących usługi w tym zakresie.

pole i promieniowanie elektromagnetyczne

Na etapie eksploatacji przedmiotowa droga nie będzie źródłem oddziaływania w zakresie promieniowania elektromagnetycznego.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia planuje się przebudowę linii 110kV. Po przebudowie, linia 110kV będzie spełniała wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzenia dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192, poz. 1883) tj. natężenie, pochodzącego od tej linii, pola elektrycznego nie będzie przekraczało 10 kV/m, a natężenie pola elektromagnetycznego 60A/m. Natężenie pól: elektrycznego i elektromagnetycznego, powstających wskutek eksploatacji przebudowywanych sieci NN i SN również nie będzie powodowało przekroczeń wartości dopuszczalnych wskazanych w ww. rozporządzeniu. Przebudowa linii wysokiego napięcia polega na podniesieniu kabli, bez zmian trasy ich przebiegu oraz parametrów sieci.

roślinność

Nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań na zbiorowiska roślinne oraz chronione gatunki roślin i grzybów na etapie eksploatacji drogi, stąd też nie wprowadzono dodatkowych działań minimalizujących to oddziaływanie.

zwierzęta

W ramach planowanej inwestycji może dojść do negatywnego oddziaływania w stosunku do gatunków chronionych także na etapie eksploatacji inwestycji. W niniejszej decyzji określono konieczne do podjęcia działania minimalizujące 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, na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 2 b) ustawy o oś nałożono obowiązek prowadzenia przez okres 5 lat monitoringu najbardziej zagrożonych grup zwierząt. Wyniki tego monitoringu wskażą na ewentualną potrzebę podjęcia dodatkowych działań minimalizujących

oddziaływania na klimat (etap realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia)

Oddziaływanie na klimat lokalny rozpocznie się w momencie przystąpienia do prac budowlanych. Budowa nasypów drogowych oraz konstrukcja drogi w wykopach może wpłynąć na lokalne zmiany warunków klimatycznych obejmujących bezpośrednio sąsiedztwo drogi. Wiąże się to głównie z różnicami w nasłonecznieniu zboczy tworzonych sztucznie form terenu, takich jak wkopy czy nasypy. Stoki bądź zbocza o ekspozycji południowej otrzymywać będą nieco więcej promieniowania, co będzie skutkowało lokalnie podwyższoną temperaturą przy podłożu oraz w płytszych warstwach gruntu. Powierzchnie eksponowane w kierunkach północnych ze względu na niższy bilans promieniowania będą wskazywać niższe wartości termiczne przy gruncie i w płytkich warstwach gruntu. Ponadto ekspozycja północna będzie sprzyjać lokalnemu utrzymywaniu się osadów atmosferycznych takich jak szron czy rosa. Położone na północ od nasypów pasy terenu o szerokości nieprzekraczającej kilka metrów i zależnej od pory roku będą charakteryzować się większym zacienieniem, co wpłynie na lokalny spadek temperatury w ciągu dnia.

Wydłużone formy terenu, jakimi będą nasypy mogą powodować lokalne zmiany prędkości wiatru. W przypadku budowy dróg, gdzie nasypy nie przekraczają kilku metrów, zmiany te są praktycznie niezauważalne w szerszym zakresie. W przypadku wiatrów o kierunku poprzecznym do tworzonej przeszkody tworzą się lokalne strefy o niższej prędkości wiatru po stronie zawietrznej nasypu nie przekraczają szerokości kilku metrów.

W przypadku pory zimowej z opadami śniegu, mogą się w tej części tworzyć strefy o zróżnicowanej grubości pokrywy śnieżnej: mniejszej po stronie zawietrznej oraz większe po stronie dowietrznej.

Lokalnie, przeszkody o przebiegu liniowym mogą powodować zmiany kierunku wiatru

przy powierzchni ziemi. Zmiany te są niewielkie i nie mają istotnego znaczenia w lokalnym klimacie.

Budowa obiektów inżynierskich o niwelecie wyniesionej ponad powierzchnię terenu może powodować szybsze oddawanie ciepła w okresach nocnych, co skutkuje osadzeniem rosy bądź szronu na powierzchni obiektu. Zjawisko takie, zwłaszcza w warunkach wzmożonej wilgotności powietrza (obiekty mostowe nad dolinami dużych rzek) może być przyczyną śliskości nawierzchni i stwarzać zagrożenie w ruchu pojazdów.

Nawierzchnia bitumiczna różni się zdolnością odbijania promieniowania słonecznego od naturalnego pokrycia terenu w postaci roślinności istniejącej obecnie na analizowanym terenie. Ciemne powierzchnie jezdni pochłaniają więcej promieniowania, przez co szybciej i silniej nagrzewają się w ciągu dnia. Wykazują zatem dodatni bilans promieniowania względem obszarów otaczających. Powolne oddawanie ciepła podczas godzin nocnych wpływa również dodatnio na bilans energetyczny tego obszaru. Lokalnie może to skutkować nieco wyższymi średnimi temperaturami. Zasięg tego oddziaływania jest jednak ograniczony do najbliższego sąsiedztwa analizowanych obiektów drogowych.

adaptacja do zmian klimatu

Parametry obiektów inżynierskich, uwzględniają możliwość występowania wezbrań rzeki w czasie powodzi. Zgodnie z obowiązującymi przepisami dla drogi kategorii GP parametry obiektów inżynierskich uwzględniają wielkość wody 200-letniej (0,3% najwyższej wody maksymalnej – prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi w okresie 200-letnim).

Zgodnie z warunkami ustalonymi przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (dalej RZGW Wrocław), obwodnicę południową w wariacie I, w części dotyczącej czaszy polderu, nad obwałowaniem i międzywałem Odry będzie poprowadzona w estakadzie wzniesionej o ok. 2 m ponad istniejące obwałowanie Odry. (pkt I.4.3),

Skutki lokalnych zaburzeń warunków klimatycznych w postaci wzmożonego tworzenia się osadów atmosferycznych (rosa, szron) czy też powstawania zasp śnieżnych mogą oddziaływać na bezpieczeństwo ruchu. W celu ograniczenia tej uciążliwości wykorzystywane będą standardowe procedury stosowane przy zimowym utrzymaniu dróg.

Na działanie wiatru narażone są w głównej mierze elementy wyposażenia dróg i mostów, tj. znaki drogowe, ekrany akustyczne, ogrodzenie, słupy oświetlenia itp., niemniej jednak w polskim klimacie występowanie huraganów jest rzadkie. W celu doprecyzowania ewentualnych rozwiązań mitygujących przedmiotowy wpływ, w pkt II.4 niniejszej decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w tym zakresie.

zdrowie i życie ludzi (etap realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia)

W czasie prowadzenia prac budowlanych mieszkańcy narażeni będą na okresowe oddziaływanie, związane z emisją hałasu oraz emisją substancji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza atmosferycznego. Prace prowadzone będą odcinkowo, w związku z czym ww. uciążliwości będą występowały w miejscu prowadzenia robót drogowych.

W treści decyzji wskazano rozwiązania mające na celu ograniczenie uciążliwości na etapie realizacji inwestycji w zakresie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza.

Z przedstawionych analiz wynika, że w zakresie kryterium ochrony zdrowia ludzi ze względu na emisje pyłu zawieszony i dwutlenku azotu, dla prognozy ruchu do 2026 i podanego tła zanieczyszczeń, nie występują przekroczenia wartości dopuszczalnej. Oznacza to, że projektowane przedsięwzięcie spełnia warunki ochrony powietrza atmosferycznego w zakresie ochrony zdrowia ludzi. Poza pasem drogowym nie wystąpią również przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji w powietrzu ze względu na ochronę roślin.

W zakresie ochrony klimatu akustycznego w wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, w miejscach gdzie eksploatacja obwodnicy południowej będzie powodować ponadnormatywne oddziaływanie realizację ekranów akustycznych.

W rejonie planowanego przebiegu obwodnicy, nie ma ujęć wód powierzchniowych i

podziemnych, a więc przedsięwzięcie nie będzie powodowało pogorszenia jakości wód pobieranych do spożycia.

dobra materialne oraz zabytki (etap realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia)

Realizacja inwestycji w wariantcie I nie pociąga za sobą utraty dóbr materialnych. Planowana Obwodnica Południowa nie koliduje z obiektami ujętymi w wojewódzkiej ewidencji zabytków ani też ze znanymi stanowiskami archeologicznymi. W przypadku natrafienia w trakcie realizacji inwestycji, na obiekty archeologiczne prace ziemne będą prowadzone zgodnie z procedurami, określonymi w odrębnych przepisach obecnie w Rozporządzeniu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 14 października 2015 r. *w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań zabytków.*

krajobraz (etap realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia)

Przedmiotowa trasa drogowa stanowić będzie nowy element w krajobrazie i w bardzo istotny sposób będzie ten krajobraz kształtować.

Trasa ta stanie się elementem krajobrazu kształtującym przestrzeń urbanistyczną, nie tylko, jako jej zaburzenie, ale także, jako element ograniczający zagospodarowanie i wykorzystanie terenów sąsiedztwa trasy drogowej. Oddziaływania tego (bezpośredniego ukształtowania przestrzeni urbanistycznej) nie da się uniknąć.

W związku z przebiegiem przez tereny miasta Opola, projektowana inwestycja nawiązywać będzie do ukształtowanego już krajobrazu przekształconego, wyposażonego w ciągi komunikacyjne (drogi krajowe, droga wojewódzka, drogi powiatowe, drogi lokalne).

Nie przewiduje się, by zmiana krajobrazu doliny Odry miała charakter znaczący. Obiekty mostowe stanowią nieodłączny element dolin rzecznych i często decydują o ich walorach krajobrazowych. Często są również jedynymi obiektami, które umożliwiają pełną obserwację i podziwianie doliny rzecznej. Zwykle dostęp do dolin rzecznych jest utrudniony i brak jest tu naturalnych form, które umożliwiłyby obserwację.

W przypadku terenów rolnych powstanie nowy element liniowy. Opole jest ośrodkiem miejskim, w związku z czym drogi nie są elementem obcym w krajobrazie. W przypadku Groszowickich Skał oraz Kamionki, wartościowym elementem krajobrazu są zbrocza węglanowe oraz lustro wody. Trasa przebiega obok tych dawnych kamieniołomów i nie będzie bezpośrednio kolidowała z ich krajobrazem. Niewątpliwie jednak realizacja trasy przyczyni się do poprawy możliwości obserwacji wewnątrz tych kamieniołomów. Podróżując drogą będą mieli łatwą możliwość obserwacji, co przyczyni się do wyeksponowania nowych interesujących elementów krajobrazu miasta.

awarie

Realizacja jak i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie powodowała zagrożenia wystąpieniem poważnej awarii. Zagrożenie dla powierzchni ziemi i gleb stwarzać mogą jedynie sytuacje awaryjne na drodze, związane z przewożeniem szkodliwych substancji. Ocenę zagrożenia ludzi w przypadku katastrofy transportowej wykonano w oparciu o opracowane w Instytucie Energii Atomowej „Praktyczne algorytmy ocen ryzyka dla człowieka i środowiska od szlaków transportu niebezpiecznych substancji”, Instytut Energii Atomowej, M. Borysiewicz, S. Potemski Warszawa, 2001.

Wartości prawdopodobieństwa wystąpienia dla ludzi skutków poważnej katastrofy transportowej z udziałem towarów dużego ryzyka, mieszczą się w przedziale wartości w granicach akceptowalnego poziomu ryzyka, przy którym nie jest wymagane podejmowanie dodatkowych działań w celu ograniczania poziomu ryzyka.

Prawdopodobieństwo zagrożenia dla środowiska, w wyniku wystąpienia awarii na drodze na całym odcinku kształtuje się w obszarze II (z uwagi przede wszystkim długość odcinków obliczeniowych oraz niekorzystne warunki hydrogeologiczne występujące w tym

obszarze) - nie jest wymagane podejmowanie dodatkowych działań w celu ograniczenia poziomu ryzyka.

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 punkcie II niniejszej decyzji organ stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ponieważ posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia, ujęte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, mogą ulec zmianie (np. prognoza ruchu) lub nie pozwalają w pełni ocenić jego oddziaływania na środowisko. W szczególności dotyczy to zabezpieczeń terenów normowanych akustycznie przed hałasem, rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, wycinki drzew oraz oddziaływania przedsięwzięcia na klimat oraz jego adaptacji do zmian klimatu ze wskazaniem wszelkich działań mitygujących, a także zabezpieczeń przeciwerozyjnych skarp oraz nasypów, zgodnych z dokumentacją geologiczną wykonaną na etapie projektu budowlanego.

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 z późn. zm.).

Ze względu na lokalizację przedsięwzięcia (z dala od granic państwa) oraz jego charakter (eksploatacja powoduje jedynie lokalne oddziaływanie w najbliższym otoczeniu drogi) inwestycja nie wymaga przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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.

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.:

Zgłaszający/ data pisma	Analiza zgłoszonych uwag i wniosków
Mieszkaniec ul. Rosponda przesłane drogą elektroniczną (email z 06.03.2013)	<p>Treść zgłoszonych uwag i wniosków oraz treść wyjaśnień</p> <p>Przed I udziałem społecznym</p> <p>Wniosek o zmianę przebiegu obwodnicy z tzw. obejściem z Grudzień do Grotowic na wysokości Metalchemu, co wg autora uwag jest korzystniejsze z punktu widzenia układu komunikacyjnego dla przemysłu.</p> <p>Przesunięcie obwodnicy na południe nie spełniłoby należyte swego przeznaczenia; gdyż głównym celem przedmiotowej inwestycji jest budowa nowej przeprawy drogowej przez rzekę Odry na terenie miasta oraz scalenie systemu komunikacji kolowej miasta Opole pomiędzy istniejącą drogą DK 45 oraz planowaną Obwodnicą Piastowską, (dla której opracowywana jest dokumentacja projektowa) a drogą DK 94 i dalej istniejącą Obwodnicą Północną. Rozwinięcie układu komunikacyjnego obejmującego Metalchem, Groszowice i Grotowice przewidziane jest w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Groszowice – Metalchem oraz osiedla Grotowice w Opolu poprzez wyznaczenie terenów 1 KDGP i 1 KDGZ pod drogi publicznej.</p> <p>Zaproponowane rozwiązania spowodują zwiększenie ruchu na terenach dzielnic znajdujących się poza „pierścieniem”</p> <p>Zaproponowane rozwiązania nie spowodują zwiększenia ruchu na terenach dzielnic zlokalizowanych poza pierścieniem. Zarówno istniejący obecnie ruch drogowy jak i potrzeby w zakresie ruchu drogowego generowane są przez pojazdy mieszkańców tych dzielnic oraz pojazdy lokalnych zakładów przemysłowych i usługowych. Ruch ten koncentruje się w istniejących korytarzach dróg publicznych. Po wybudowaniu obwodnicy ruch pojazdów będzie odbywał się ta obwodnicą w kierunku dróg głównych, bez wjazdu do centrum miasta lub w przypadku ruchu z centrum miasta na zewnątrz, skieruje się na obwodnicę nie obciążając dróg w dzielnicach usytuowanych na zewnątrz obwodnicy.</p> <p>Podział lokalnych społeczności poprzez budowę obwodnicy. Zniszczenie powiązań kulturowo-religijnych. Wykluczenie społeczne - poza obwodnicą znajdują się biedniejsze dzielnice Opola.</p> <p>Budowa obwodnicy południowej ma za zadanie m.in. wyłączenie z ruchu lokalnego przejazdów tranzytowych, głównie ruchu ciężarowego. Realizacja inwestycji spowoduje zmniejszenie natężenia ruchu na drogach lokalnych, w tym istotne zmniejszenie natężenia ruchu ciężarowego. Zgodnie z przepisami każda posesja będzie skomunikowana z istniejącymi/projektowanymi drogami, kontakt sąsiedzki nie zostanie uniemożliwiony, a tym samym nie nastąpi cyf. „zniszczenie powiązań kulturowo-religijnych”.</p> <p>Zajęcie terenów rolnych (grunty o najlepszej klasie bonitacyjnej)</p> <p>Gleby, które zostaną zajęte pod budowę obwodnicy to głównie grunty klasy IVa i IVb, miejscami, w dolinie Odry występują grunty klasy IIIa i IIIb. Są to jednak niewielkie płaty. W rejonie pomiędzy ul. Podleśie i ul. Strzelecka dominuje klasa V.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (art. 21 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych) do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami zgody na realizację inwestycji drogowej, nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.</p> <p>Znaczenie ul. Olimpijskiej jako najkrótszej drogi dojazdowej dla OSP Grudzień</p> <p>Proponowane warianty przebiegu Obwodnicy Południowej nie pozbawią użytkowników dostępu do istniejących dróg publicznych. Przebieg ul. Krapkowskiej (DK 45), ul. Popieluski (DW 423), ul. J. Brzechwy, ul. Olimpijskiej (Polesie) oraz ul. Strzeleckiej (DK 94) pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Obwodnica Południowa we wszystkich wariantach przewiduje przejście wiaduktem (górze) nad ul. Olimpijską, zachowując ciągłość ruchu na tych drogach.</p> <p>Sprzeciw wobec przebiegu obwodnicy w wariantcie III – wyburzenia domów</p> <p>W trakcie postępowania zmieniono wariant realizacji inwestycji na wariant I, w ramach którego nie przewiduje się wyburzeń.</p>
Mieszkańcy ul. Popieluski pismo z 14.03.2013r.	
STE Silesia pismo z 15.03.2013	<p>Przebieg obwodnicy, w wariantcie III, przez kwaterę składowiska wiąże się z wykonaniem ekspertyzy geotechnicznej. Prowadzenie drogi, przez teren składowiska, na palach (wbijanie pali w czaszę składowiska) stanowi zagrożenie dla zlokalizowanego na tym terenie zbiornika wód podziemnych GZWP-333 i 335. Prowadzenie drogi po składowisku odpadów jest możliwe, po upływie 50 lat od zakończenia jego rekultywacji w celu uniknięcia skażenia wód gruntowych podczas palowania. Planowane zajęcie terenu pod składowiska popiołów i żużli Elektrowni Opole stoi w sprzeczności z rozbudową elektrowni- przewiduje się tam składowanie odpadów</p>

	<p>popaleniskowych.</p> <p>W toku postępowania przedłożono ekspertyzę geotechniczną - „Opracowanie koncepcji przeprawy przez rzekę Odre w ciągu obwodnicy południowej wraz z analizą oddziaływania na środowisko” wykonaną przez W.Kondel, G. Kondel, Wisła wrzesień 2013r. Ostatecznie do realizacji wybrano wariant I, który nie przechodzi przez teren składowiska odpadów.</p> <p>Rozwiązanie problemów komunikacyjnych tylko dla miasta Opola, obwodnica nie odciąża gmin ościennych takich jak gm. Prószków, Tarnów Op., czy Gogolin. Propozycja innego rozwiązania komunikacyjnego w Opolu</p> <p>Planowana droga będzie obwodnicą miasta Opola, gminy ościenne są obsługiwane przez drogi różnych klas od krajowych po gminne, których zarządczymi są wójtowie, starostowie Marszałek i GDDKiA</p> <p>Sprzeciw wobec przebiegu obwodnicy w wariantie III- z uwagi na wyburzenia budynków, bliskość drogi prowadzącej do składowiska odpadów komunalnych</p> <p>Ostatecznie do realizacji wybrano wariant I, w którym nie ma potrzeby wyburzeń budynków.</p> <p>Wskazanie do realizacji wariantu II - skorygowanego (tj. od ronda przy ul. Strzeleckiej w kierunku nastawki PKP, następnie po śladzie kolejki wąskotorowej i dalej tunelem pod torami PKP i ul. Popieluski. Ominięcie miejscowości Folwark od strony północnej i włączenie do ul. Krapkowickiej).</p> <p>Przebieg trasy Obwodnicy Południowej w poszczególnych wariantach uwarunkowany jest ograniczeniami terenowymi oraz koniecznością połączenia obu dróg krajowych DK 45 i DK 94 w wyznaczonych przez inwestora punktach. Jednym z założeń trasy w wariantcie II było wykorzystanie terenu pomiędzy budynkami nr 54 i 54a przy ul. Popieluski w śladzie byłej wąskotorowej kolei obsługującej nieczynną już Cementownię Groszowice. Przy takim układzie punktów dowiązania, koniecznym było ominięcie Miejskiego Składowiska Odpadów przy ul. Podmiejskiej od strony południowej, przez co trasa ta się wydłużyła, w stosunku do trasy w wariantcie I i III.</p> <p>Obwodnica omija dzielnicę, dlatego nie są wdrażane wcześniej opracowane rozwiązania komunikacyjne</p> <p>Za projektowanie i przebieg dróg w mieście jest odpowiedzialny MZD w Opolu. RDOŚ w Opolu analizował trzy warianty przebiegu obwodnicy wskazane przez inwestora w przedłożonej dokumentacji</p>
<p>Mieszkańcy ul. Popieluski pismo z 21.03.2013</p> <p>Mieszkaniec ul. Teligi pismo z 31.03.2013</p> <p>Mieszkańcy ul. Popieluski pismo z 30.09.2013r.</p>	<p style="text-align: center;">Uwagi i wnioski po złożeniu raportu</p> <p>Nie spełnienie wymogów obwodnicy, dzieli miasto zamiast je omijać. Dlatego zrezygnowano z poprzednich rozwiązań komunikacyjnych</p> <p>Odciecie obwodnicą części dzielnicy nastąpiłoby wówczas, gdyby obwodnica likwidowała część połączeń dróg gminnych lub wyższych kategorii – taka sytuacja nie występuje, nie będą likwidowane połączenia dzielnic użytkowanych za obwodnicą, z centrum miasta. MZD w Opolu jest odpowiedzialny za projektowanie i przebieg dróg w mieście.</p> <p>Pogorszenie warunków środowiskowych ludności, bliskość obwodnicy w stosunku do budynków</p> <p>W raporcie przedstawiono oddziaływanie planowanej obwodnicy na środowisko, w tym na ludzi. W miejscach, gdzie według obliczeń propagacji hałasu w środowisku mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, przewidziano realizację ekranów akustycznych. Równocześnie w raporcie wykazano, że ponadnormatywne stężenia poszczególnych zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym nie przekroczą granicy pasa drogowego. Przewidziany sposób odprowadzania wód opadowo-roztopowych pozwoli na spełnienie wszelkich, obowiązujących w tym zakresie norm. Ponadto na etapie realizacji przedsięwzięcia przewidziano szereg działań mitygujących, do których inwestor został zobligowany w treści przedmiotowej decyzji.</p>
<p>Mieszkańcy ul. Popieluski pismo z 19.01.2015</p>	<p style="text-align: center;">I udział społeczny (wariant preferowany III)</p> <p>Ruch ciężkiego sprzętu po ul. Popieluski w tym dojazd do składowiska. Brak badań środowiskowych dla ul. Popieluski</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi wymogami prawa, dla istniejących dróg i linii kolejowych, na zlecenie Urzędu Miasta Opola, w 2013r., został opracowany Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Opola na lata 2013-2018 z perspektywą na lata 2019-2020. W ww. dokumencie, w Tabeli 18 wskazano tereny objęte Programem, w związku z hałasem pochodzącym od dróg. Wśród terenów tych, w pozycjach D16-D18 wymieniono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ul. Księdza J. Popieluski (na odcinku od planowanej Obwodnicy Południowej do J. N. Jaronia); – ul. Ks. J. Popieluski (na odcinku od ul. J. N. Jaronia do ul. Oświęcimskiej); – ul. Oświęcimska (na odcinku od ul. Ks. J. Popieluski do ul. Katarzyny). <p>Program zawiera liczne propozycje działań ograniczających ponadnormatywną emisję hałasu, planowanych w perspektywie do 2020r.</p>

	<p>Równocześnie w raporcie oś, sporządzonym na potrzeby budowy obwodnicy pokudniowej, przedstawiono propagację hałasu w środowisku, w miejscach skomunikowania obwodnicy południowej z DK 45 i DW 423, z której wynika, że po zastosowaniu odpowiednich rozwiązań (ekranów akustycznych), w najbliższej perspektywie czasowej tj. 2026 roku, obowiązujące obecnie normy zostaną dotrzymane. W celu potwierdzenia poprawności przyjętych rozwiązań, zobowiązano inwestora do przeprowadzenia, po oddaniu do użytkowania I etapu obwodnicy oraz jej całości, analizy porównawczej.</p>
	<p>Wybór najdroższego wariantu bez przeprowadzonych badań środowiskowych. Brak gospodarności przy projektowaniu/budowaniu obwodnicy</p>
<p>Mieszkańcy ul. Małej pismo z 21.01.2015r.</p>	<p>Nie dotyczy postępowania środowiskowego</p>
<p>Mieszkańcy ul. Popietuszkii pismo z 27.01.2015r.</p>	<p>Sprzeciw przeciwko wyburzeniu budynku Ostatecznie, do realizacji wybrano wariant I, w którym nie przewiduje się wyburzeń.</p>
<p>Mieszkaniec ul. Rospondia pismo z 28.01.2015r.</p>	<p>Otoczenie z trzech stron obwodnicą, zagrożenie: hałasem, zanieczyszczeniem powietrza, dla konstrukcji budynku w trakcie realizacji i eksploatacji obwodnicy. Wariant III – największa ilość wyburzeń, kolizja ze składowiskiem odpadów, najdroższy z wariantów. Ogólnikowe uzasadnienie dla wyboru wariantu III Ostatecznie, do realizacji, wybrano wariant I, w którym nie przewiduje się wyburzeń.</p>
	<p>Dot. obliczeń rozpręszczenia powietrza Do obliczeń zastosowano model EK100W, zgodny z metodyką referencyjną określona w Załączniku 4 do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia, dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz.87). Wyniki obliczeń determinujące zakres obliczeń poziomu stężeń maksymalnych, poszczególnych zanieczyszczeń (S_{lim}), w stosunku do dopuszczalnych stężeń uśrednionych dla 1 godziny (D₁) wykazały: – dla wariantu „0” konieczność wykonania obliczeń w pełnym zakresie (poziom S_{lim} >0,1*D₁) dla wszystkich analizowanych substancji – dla trzech analizowanych wariantów przedsięwzięcia, dla roku planowanej realizacji etapu I (2016), etapu docelowego (2026), oraz roku prognozy (2036) konieczność przeprowadzenia obliczeń w pełnym zakresie (poziom S_{lim} >0,1*D₁) tylko dla: benzenu, NO₂ i SO₂, a w wariantie 2 dodatkowo w roku 2016 również dla pyłu PM₁₀. Wyniki obliczeń przeprowadzonych w pełnym zakresie wykazały przekroczenia wartości dopuszczalnych jedynie dla NO₂, stąd w celu przedstawienia lokalizacji izolacji założono graniczną ich interpretację. Dla NO₂ wartości stężeń, S_{lim} oraz Da-R (stężenia uśrednione dla roku przy uwzględnieniu dla zanieczyszczeń) wyższe od dopuszczalnych nie przekraczają granicy pasa drogowego. Z „Raportu...” wynika także, że wielkość emisji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza, dla trzech wariantów obwodnicy obliczono metodą zalecaną przez Ministerstwo Środowiska (Wskazówki dla wojewódzkich inwentaryzacji emisji; IOS W-wa 2003) w oparciu o przewidywane na rok 2015, 2025 i 2035 wskaźniki emisji (opracowane przez prof. dr hab. inż. Dżisławę Chlopka) (Tabl. 31, Tabl. 32 i Tabl. 33 Raportu), zależne od prędkości poruszania się pojazdów po analizowanej drodze, (tu: 100 km/h i 80 km/h na trasie głównej, 40 km/h i 50 km/h na łącznicach, 50 km/h na drogach poprzecznych) oraz ilości pojazdów przewidywanych w godzinie szczytu i średniej.</p> <p>Nie spełnienie przez inwestycję roli obwodnicy, opłatanie przez obwodnicę mieszkalnych (wariant II i III), wyburzenia budynków (wariant III). Przyznanie w analizie wariantów takiej samej liczby punktów za wyburzenia budynków mieszkalnych i za przejścia przez np. szlaki migracyjne zwierząt lub cieków wodne (za małą ilość punktów za negatywne oddziaływanie na czynnik ludzki). Najmniejsi kontrowersyjny wariant I. Ostatecznie wybrano do realizacji wariant I, w którym nie ma potrzeby wyburzeń budynków, zweryfikowano również przedstawioną w dokumentacji analizę wariantów.</p>
<p>Mieszkaniec ul. Rudzkiego pismo z 29.01.2015r.</p>	<p>Sprzeciw wobec wszystkich wariantów – zajęcie pod obwodnicę terenów gruntów rolnych, na których produkowane są warzywa przeznaczane na odżywkę dla niemowląt. Zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. art. 21 ust. 1 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami zgody na realizację inwestycji drogowej, nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Przedstawione analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego poza pas drogowy. Wody opadowo-roztopowe, przed ich wprowadzeniem do odbiornika, będą podczyszczane w osadniku i separatorze. W zakresie oddziaływania na gleby w wyniku zasolenia związanego z zimowym utrzymaniem rozpraszanie w przestrzeni glebowej. Zagrożenia powierzchni ziemi typu fizykochemicznego mogą wystąpić także w czasie awarii, katastrof lub wypadków z udziałem pojazdów samochodowych poruszających się po analizowanych odcinkach drogowych i przewożących substancje niebezpieczne, powodujące skażenie powierzchni terenów przyległych. Zmiany powierzchni terenu w tym wypadku mogą być spowodowane wylaniem substancji toksycznych wprost do gruntu lub pożarem. W przypadku zaistnienia takiego zdarzenia zaistniała szkoda w środowisku będzie podlegała przepisom ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 roku o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (tj. Dz. U. z 2014 r. poz. 1789 z późn. zm.). W przypadku awarii przewiduje się możliwość szybkiego zamknięcia odpływu, np. poduszka sorbentowa, i zatrzymanie ewentualnego wycieku substancji szkodliwych.</p>

<p>Mieszkaniec ul. Popieluski pismo z 30.01.2015 r.</p>	<p>w tym ropopochodnych. Takie rozwiązania są powszechnie stosowane w tego typu inwestycjach i uznawane za wystarczające do spełnienia wymagań ochrony środowiska.</p> <p>Zniszczenie przez inwestycję cennych ekosystemów, siedlisk wielu cennych zwierząt i roślin</p> <p>Planowana droga przebiega głównie przez pola uprawne, które nie mają dużego znaczenia dla zachowania lokalnej bioróżnorodności. Jedynie miejscami trasa przecinać będzie ciek, łąki i obszary zadrzewione. Ze względu na realizację drogi na estakadzie i mostach ingerencja w najcenniejsze pod względem przyrodniczym ekosystemy będzie ograniczona. Ponadto na trasie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania stanowisk chronionych gatunków roślin. W wyniku realizacji planowanego wariantu drogi nie dojdzie także do zniszczenia miejsc rozrodu chronionych gatunków zwierząt.</p> <p>W przypadku zainicjowania konieczności zniszczenia fragmentu siedliska gatunku chronionego, przed przystąpieniem do prac konieczne jest uzyskanie zezwolenia na realizację czynności zakazanych względem gatunków chronionych, wydawanego zależnie od rodzaju czynności i statusu ochrony gatunku przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.</p> <p>Realizacja obwodnicy spowoduje korkowanie dzielnicowych ulic. Rozwój Metalchemu spowoduje wzrost natężenia ruchu w kierunku miasta z uwagi na lokalizację obwodnicy. Wniosek o przesunięcie obwodnicy na południe</p> <p>Zaproponowane rozwiązania nie spowodują zwiększenia ruchu na terenach dzielnic zlokalizowanych poza pierścieniem. Zarówno istniejący obecnie ruch drogowy jak i potrzeby w zakresie ruchu drogowego generowane są przez pojazdy mieszkańców tych dzielnic oraz pojazdy lokalnych zakładów przemysłowych i usługowych. Ruch ten koncentruje się w istniejących korytarzach dróg publicznych. Po wybudowaniu obwodnicy ruch pojazdów będzie odbywał się ta obwodnicą w kierunku dróg głównych, bez wjazdu do centrum miasta lub w przypadku ruchu z centrum miasta na zewnątrz, skieruje się na obwodnicę nie obciążając dróg w dzielnicach usytuowanych na zewnątrz obwodnicy.</p> <p>Odciecie przez planowaną obwodnicę 4 dzielnic Opola Groszowice, Metalchem, Grotowice, Malina. Planowana droga nie spełni roli obwodnicy.</p> <p>Odciecie obwodnicą części dzielnic nastąpiłoby wówczas, gdyby obwodnica likwidowała część połączeń dróg gminnych lub wyższych kategorii – taka sytuacja nie występuje, nie będą likwidowane połączenia dzielnic za obwodnicą, z centrum miasta.</p> <p>Czy drogi rowerowe i drogi dojazdowe będą połączone</p> <p>Planuje się segregację ruchu pojazdów samochodowych (w tym pojazdów rolniczych) z ruchem rowerowym. Ścieżka rowerowa została zlokalizowana po lewej stronie korony obwodnicy (od strony centrum miasta) oraz zostanie powiązana z istniejącą bądź planowaną siecią ciągów rowerowych, zgodnie z założeniami Studium uwarunkowań. Drogi dojazdowe będą na odcinkach, gdzie będzie potrzebna zapewnienia dojazdu do działek.</p> <p>Nie podano wysokości nasyków w związku z czym trudno określić wpływ inwestycji na krajobraz</p> <p>Dokumentacja została uzupełniona o lokalizację i wysokość nasyków. Niweleta Obwodnicy Południowej pobiegnie w niewielkim nasypie, co przy nowych rozwiązaniach projektowych pozwoli na skomunikowanie dróg bez znaczącej ingerencji w korpus drogowy Obwodnicy Południowej.</p> <p>W jaki sposób obliczono odległości planowanej obwodnicy od budynków</p> <p>Odległości przedsięwzięcia od budynków, mierzono od linii rozgraniczeniowej, czyli od podstawy nasypu, a w przypadku ronda od zewnętrznych pasów ronda.</p> <p>Nie wskazano przebiegu dla ludzi oraz dla dużych zwierząt-stada saren. Nie sprecyzowano jak mają przebiegać drogi dla pojazdów rolniczych.</p> <p>Przebieg w poprzek obwodnicy będą możliwe pod wiaduktami oraz mostem. Obwodnica będzie mogła być przekraczana w poprzek, także przez zwierzęta, pod wiaduktami oraz mostem, bowiem konstrukcje te zostaną zaprojektowane w miarę możliwości w taki sposób, aby mogły pełnić funkcję przejść dolnych dla zwierząt.</p> <p>Zmiany hydrologiczne dla terenu ul. Popieluski 84, możliwość zalewania posesji sąsiadujących z obwodnicą. Brak rozwiązań dla wjazdu z posesji, pogorszenie bezpieczeństwa dla dzieci idących do szkoły. Zwiększone natężenie hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz vibracje. Zagrożenie widoku na Garb Opolski ekranem akustycznym. Utrata miejsc legowitych ptaków w wyniku wycięcia drzew.</p> <p>Zaprojektowano szczytny system odwodnienia, uwzględniający uwarunkowania hydrogeologiczne, co zapobiegnie podtopieniom terenów sąsiednich. W ramach inwestycji zostaną wykonane drogi dojazdowe, które będą miały na celu zapewnienie dojazdu/wjazdu do posesji (które zostaną go pozabawione w wyniku realizacji obwodnicy) - Analiza oddziaływań w zakresie emisji do powietrza oraz hałasu, a także oddziaływanie związane z wibracjami zostały przedstawione w raporcie. Na etapie inwentaryzacji ornitologicznej przedmiotowego terenu w obrębie drzew planowanych do usunięcia nie stwierdzono gniazdownia ptaków. W trakcie postępowania zmieniono wariant preferowany do realizacji, z III na I (inwestycja nie będzie przebiegała w sąsiedztwie zabudowań przy ul. Popieluski 84)</p> <p>Nie spełnia roli obwodnicy, powstanie gett społecznych. Budowa obwodnicy spowoduje, że tranzyt będzie się odbywał ul. Oświęcimską. Nie realizuje się dróg tranzytowych w środku miasta.</p> <p>Odciecie obwodnicą części dzielnic nastąpiłoby wówczas, gdyby obwodnica likwidowała część połączeń dróg gminnych lub wyższych kategorii. Nie będą likwidowane połączenia dzielnic zlokalizowanych za obwodnicą z centrum miasta. Za projektowanie i przebieg dróg w mieście jest odpowiedzialny MZD w Opolu.</p>
<p>Towarzystwo Społeczno-Kulturalne Niemców na Śląsku Opolskim pismo z 29.01.2015r.</p>	

<p>Grupa Organizacyjna pismo z Grudzień z 30.01.2015</p>	<p>Realizacja obwodnicy w przedstawionych wariantach może spowodować spustoszenie w środowisku naturalnym jak autostrada A4, zagrożenie dla użytku ekologicznego Grąd Grudziński oraz dla kąpieliska stawy Malirskie</p> <p>Analiza zamieszczona w raporcie wykazuje brak negatywnego oddziaływania inwestycji na Użytek Ekologiczny „Grąd Grudziński” oraz na stawy na Malinie (brak bezpośredniej ingerencji, oddalenie, brak wzrostu penetracji, przyzwyyczajenie zwierząt do hałasu - bliskie sąsiedztwo istniejących dróg, możliwa migracja zwierząt dzięki realizacji przejść dla małych zwierząt i płazów, brak wpływu na stosunki wodne, oddziaływanie zamieszyszczeń powietrza nie będzie wykraczać poza granice pasa drogowego).</p> <p>Negatywny wpływ na zdrowie, spalin samochoodowych, brak uwzględnienia w oddziaływaniu planowanej obwodnicy wschodniej</p> <p>Z informacji zawartych w raporcie wynika, że obwodnica na etapie eksploatacji nie będzie powodowała przekroczeń określonych przepisami prawa, dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu. Na etapie realizacji przewiduje się podjęcie działań w postaci przykrywania materiałów sypkich, zgromadzonych na placach budowy lub zraszenia tych materiałów celem uniemożliwienia wystąpienia efektu wrotnego pylenia. Trudno w tym momencie ocenić skumulowane oddziaływanie przedmiotowej inwestycji z obwodnicą wschodnią, gdyż nie jest znany jej dokładny przebieg ani termin ewentualnej realizacji.</p> <p>Na jakiej podstawie odrzucono przebieg obwodnicy zaproponowany przez Grupę Organizacyjną z Grudzień.</p> <p>Proponowana przez „Grupę Organizacyjną z Grudzień” obwodnica z „Obejściem Maliny” przesunięta jest w znacznym stopniu na południe od centrum miasta oraz w stosunku do tras wyznaczonych w koncepcji. Takie rozwiązanie nie spełniłobybyby należycie swego przeznaczenia, gdyż głównym celem przedmiotowej inwestycji jest budowa nowej przeprawy drogowej przez rzekę Odrę na terenie miasta oraz scalenie systemu komunikacji kołowej miasta Opole pomiędzy istniejącą drogą DK 45 oraz planowaną, Obwodnicą Piastowską, której opracowywanie dokumentacji projektowej jest już na etapie projektu budowlanego.</p> <p>Wpływ inwestycji na chronione gatunki ptaków wskazane w raporcie, brak odniesienia się do skutków liniowego oddziaływania obwodnicy. Wycinka drzew przy użytku ekologicznym „Grąd Grudziński” oraz aleja dębowa w ciągu ul. Podlesie i ul. Olimpijskiej</p> <p>W raporcie wykazano brak negatywnego oddziaływania inwestycji na chronione gatunki ptaków, przy zastosowaniu zaproponowanych działań minimalizujących. Odniesiono się także do oddziaływania obwodnicy, jako obiektu liniowego, na trasy migracyjne zwierząt, a co za tym idzie wskazano na potrzebę przystosowania obiektów mostowych do migracji zwierząt średnich oraz realizacji przepustów pod drogą dla migracji ptaków i małych zwierząt. Zgodnie z zapisami raportu nie jest planowana wycinka drzew przy Użytku Ekologicznym „Grąd Grudziński”, zaś w obrębie alei rosnącej w ciągu ul. Podlesie i ul. Olimpijskiej konieczne będzie usunięcie tylko części drzew uniemożliwiających realizację planowanej inwestycji. Pozostałe drzewa pozostaną nienaruszone.</p> <p>Brak wskazania w raporcie jak chronić plaży na etapie realizacji inwestycji.</p> <p>W raporcie wskazano, m.in. na potrzeby:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kontrolowania terenu budowy pod kątem obecności ptaków i przenoszenia stwierdzonych osobników poza obszar prowadzonych prac, - ogrodzenia terenu budowy, w celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt, - zabezpieczenia miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt po zakończeniu prac w dniu roboczym, - wykonania przejść dla ptaków. <p>Warunki zapewniające ochronę ptaków określono w decyzji.</p> <p>Przyjęcie do wyrobisk terenu są miejscem siedlisk ptaków- inwestycja zniszczy te tereny. Realizacja ekranów akustycznych będzie miała istotny wpływ na bytowanie i migrację ptactwa. Przebieg obwodnicy przez „Śródlesie” Elektrowni Opole –enklawa o szczególnych wartościach przyrodniczych.</p> <p>Wybrany wariant omija tereny przylegające do wyrobisk, stanowiące siedliska ptaków, w tym także rejon byłego wyrobiska użytkowanego przez PGE Elektrownię Opole SA jako awaryjne składowisko odpadów paleniskowych. Negatywnie mogą oddziaływać na ptaki jedynie przezroczyste ekrany akustyczne. W celu eliminacji kolizji ptaków z tymi przeszkodami ekrany zostaną zabezpieczone w sposób warunkujący najniższą kolizyjność ptaków zgodnie z dostępną literaturą.</p> <p>Brak informacji o wpływie inwestycji na owady. Występowanie na terenie projektowanej inwestycji krwiciąca lekarskiego co może wskazywać na występowanie motyli</p> <p>Modraszka (w raporcie nie odniesiono się do tego).</p> <p>W raporcie w tabeli 55 zamieszczono analizę wpływu realizacji wszystkich wariantów obwodnicy południowej na wykazane na trasie planowanej drogi chronione gatunki owadów. Wskazano także, iż kontrolowane były miejsca występowania krwiciąca lekarskiego pod kątem obecności okazów modraszka telejus i modraszka nausitous, jednakże nie udało się tam stwierdzić występowania ww. gatunków motyli.</p> <p>Przedstawienie w raporcie obwodnicy jako „obiekty idealnego” nie powodującego oddziaływania na powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, stosunki wodne.</p> <p>Przedstawienie danych modelowych wprowadzonych do obliczeń, które doprowadziły do takiego wniosku.</p> <p>W dokumentacji zawarto dane, na podstawie których przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym oraz propagacji hałasu w środowisku.</p>
--	---

	<p>W raporcie nie przedstawiono przedmiotowej inwestycji jako cyt. „objektu idealnego”, wykazano jedynie, że przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko (np. ekrany, osadniki) inwestycja nie będzie powodowała ponadnormatywnych oddziaływań określonych przepisami prawa.</p> <p>Zniszczenie Kapliczki z 1912 r. oraz okazów przyrody nieożywionej-głazy narzutowe.</p> <p>W uzupełnieniu nr L.dz.165/2015z 20.04.2015r. wskazano, iż z przeprowadzonej inwentaryzacji terenowej wynika, że wariant I nie będzie kolidował z Kapliczką z 1912 r. oraz z okazami przyrody nieożywionej-głazy narzutowe.</p> <p>Przedstawione warianty cyt. „niescalają komunikacji kołowej układu miasta a wręcz przeciwnie w dalszym ciągu wprowadzają go do centrum miasta”. Planowane inwestycja nie jest zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju.</p> <p>Planowana obwodnica domyka pętlę dróg głównych, który samym kształtem dąży do okręgu i przebiegu przy terenach w większości nie zamieszkałych, nie wymaga też wyburzenia budynków mieszkalnych.</p> <p>Obwodnica tylko dla dzielnic centralnych. Realizacja obwodnicy południowej wraz z planowaną obwodnicą wschodnią spowoduje powstanie cyt. „getta społeczne”, ruch tranzytowy będzie się odbywał ul. Popiełuszki.</p> <p>Układ drogowy przy obwodnicach składa się z dróg obwodowych po okręgu i dróg promieniście rozłożonych z i do centrum na zewnątrz miasta. Tak więc dziś układ promieniście dróg w mieście, planuje się uzupełnić o pętlę obwodnicy. W przyszłości przy dalszym rozwoju miasta, może być więcej takich pętel. Dziś takim półpięściem jest ul. Nysy Łużyckiej i dalej do ul. Armii Krajowej. Pozwała ona jednak na rozwój miasta poza tym pięściem. W latach 30-tych była to droga zewnętrzna.</p> <p>Realizacja inwestycji spowoduje zagrożenie dla użytku ekologicznego Grąd Grudziński (siedlisko zwierząt oraz np. cieszynianki wiosennej – nie odniesiono się do zagrożeń tego gatunku w raporcie). Zagrożenie dla kąpieliska stawy Malinśkie, spaliny samochodowe, miejsca bytowania przecina aleję dębowa.</p> <p>W raporcie zamieszczona została analiza, która wykazuje brak negatywnego oddziaływania inwestycji na Użytek Ekologiczny „Grąd Grudziński” i występujące w jego granicach gatunki roślin, m.in. cieszyniankę wiosenną, a także na stawy Malinśkie (brak bezpośredniej ingerencji, oddalenie, brak wzrostu penetracji, przyzwyczajenie zwierząt do hałasu - bliskie sąsiedztwo istniejących dróg, możliwa migracja zwierząt dzięki realizacji przejść dla małych zwierząt i płazów, brak wpływu na stosunki wodne, oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza nie będzie wykraczać poza granice pasa drogowego).</p> <p>W ramach realizacji inwestycji konieczna będzie wycinka tylko części drzew tworzących aleję rosnącą wzdłuż ulicy Olimpijskiej. Cała aleja, ani też żadne z tworzących ją drzew nie zostały objęte ochroną w postaci pomnika przyrody. Ponadto żadne z planowanych do usunięcia drzew nie stanowi siedliska chronionych gatunków zwierząt.</p> <p>Przebieg obwodnicy cyt. „naruszy lokalizację grobu żołnierza, obecnie znajdującego się w polu oraz kapliczki będącej miejscem kultu”.</p> <p>W trakcie postępowania zmieniono wariant preferowany do realizacji. Inwestycja nie będzie kolidowała z ww. obiektami.</p> <p>Niesumienność raportu wskazano cyt. „występowanie kwiściaga na łąkach Gruszczy i Groszowic ale nie zaobserwowano żadnego z chronionych gatunków modraszków. Zapewniamy, że teren jest siedliskiem gatunku: modraszek nausitus, o czym też zapewniamy źródła naukowe”. Sprzeciw wobec sformułowań zawartych w raporcie tj. np. cyt. ”przy bogactwie gatunków tego terenu, nazywa się je ubogimi” czy cyt. „nie zgadzamy się także z opinią o fragmentaryczności opisywanych terenów. Jakie kryteria zastosowano, jeśli ekosystemy są dokładnie wyodrębnione”.</p> <p>W raporcie znalazła się informacja, iż w miejscach występowania kwiściagu lekarskiego zwracano szczególną uwagę na możliwość napaicia modraszków: telejusa i nausitusa. Nie stwierdzono jednak ich obecności. Nie każde bowiem stanowisko kwiściagu lekarskiego stanowi siedlisko ww. gatunków motyli. Nie dostarczono także żadnych dowodów, które kwestionowałyby powyższe zapisy raportu. W przedłożonej przez Pana Marcina Gambiec publikacji pt.: „Stan fauny motyli dziennych Śląska Opolskiego w latach 1986-1997 (Lepidoptera: Papilionoidea, Hesperioidea) (Blak. T. 1999, Acta Ent. Sil. Vol. 5-6 (1997-1998): 5-9.) nie znaleziono żadnego dowodu na występowanie stanowiska modraszka telejusa lub modraszka nausitusa lub też innych chronionych gatunków motyli na trasie planowanej inwestycji.</p> <p>Przebieg obwodnicy cyt. „naruszy bezpieczeństwo zdrowotne ludzi, flory i fauny, spadek wartość majątku”. Zaproponowano nowy przebieg obwodnicy z obejściem Maliny. Nie uwzględniono oddziaływania obwodnicy południowej i wschodniej</p> <p>Raport o oddziaływaniu na środowisko wykazał spełnienie, przy zastosowaniu działań minimalizujących, obowiązujących norm ochrony środowiska. Równocześnie spadek wartości majątku nie jest przedmiotem prowadzonego w RDOŚ postępowania.</p>
<p>Radny Miasta Opola pismo z 31.01.2015</p> <p>Mieszkańcy m. Opole pismo z 30.01.2015</p>	<p>Zakwestionowanie zasadności planowania obwodnic w celu zmniejszenia natężenia ruchu kołowego w centrum –prawo Lewisa-Mogriddge’a i Downsa Thomsona. Lokalizacja obwodnicy jak najbliższej peryferyjnych dzielnic przemysłowych. Realizacja przedsięwzięcia oddzieli dzielnice miasta. Brak potrzeby zamykania Opola w pełnym pięściem.</p> <p>Budowa obwodnicy ma na celu poprawę warunków ruchowych na drogach lokalnych, wyprowadzenie ruchu tranzytowego z dróg lokalnych, zmniejszenie natężenia ruchu na tych drogach. MZD w Opolu jest odpowiedzialny za projektowanie i przebieg dróg w mieście. RDOŚ w Opolu analizował trzy warianty przebiegu obwodnicy wskazane przez inwestora w</p>

	przedłożonej dokumentacji.
	<p>Niekorzystne oddziaływanie na środowisko aspekty dotyczące przyrody, rzeki Odry itp.</p> <p>Oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska omówiono w treści uzasadnienia do decyzji.</p> <p>Poparcie dla wariantu II</p>
Mieszkaniec Wólki Kozodawskie pismo z 30.01.2015	<p>Zasadność budowy Obwodnicy Południowej - rozwój infrastruktury drogowej może wpływać na zmniejszenie przepustowości, o czym mówią paradoks Downs-Thomsona i paradoks Braessa. Może się okazać, że natężenie ruchu w centrum miasta wcale się nie zmniejszy, a nowo wybudowana obwodnica przyciągnie kolejnych kierowców. Wówczas konsekwencją będzie zintensyfikowanie ogólnego ruchu samochodowego na terenie Opola, co doprowadzi do pogorszenia, już teraz bardzo złej, jakości powietrza.</p> <p>Projektowana obwodnica ma za zadanie przejęcie ruchu z istniejących lokalnych połączeń drogowych. Obecnie ruch na lokalnych połączeniach drogowych jest generowany również przez ruch tranzytowy. Realizacja inwestycji w znaczący sposób poprawi przepustowość ruchu lokalnego i wewnątrz miejskiego, z ominięciem centrum miasta, poprawi bezpieczeństwo w ruchu w korytarzu DK45, DK94, DW423. Istniejący układ drogowy prowadzący ruch tranzytowy wpuszcza ruch do miasta</p> <p>Staw Gemajda i pobliskie starorzecze - ochronić przelatujące w okolicy ptaki przed kolizjami z samochodami poprzez zastosowanie np. kolorowych osłon, które będą nie tylko ograniczać hałas, ale także zmuszać ptaki do przelotu wysoko nad drogą. Ekran nie powinien być całkiem przezroczyste. Zastosowanie takich rozmiarów w obszarach cennych przyrodniczo a w szczególności: w okolicy dwóch wyżej wymienionych zbiorników (staw Gemajda i pobliskie starorzecze) ze względu na sąsiedztwo Odry i Kanalu Ulgi, wzdłuż których migruje znaczna liczba ptaków rozmaitych gatunków. Teren ten jest miejscem występowania licznych gatunków ptaków (wymienione w piśmie)</p> <p>Proponowane działania minimalizujące uznano za bezzasadne. (osłony będą stanowić dodatkowe bariery, z którymi mogą zderzać się ptaki; w pobliżu ww. zbiorników droga przebiega na estakadzie, a zatem jej pobocze będzie pozbawione zieleni, przyciągającej ptaki do żerowania, a tym samym, niskiego latania nad powierzchnią drogi, itp)</p> <p>Groszowice III - w raporcie niedostatecznie podkreślono walor przyrodniczy wyrobiska cyt. „W sezonie legowym zostały tam stwierdzone m.in. następujące gatunki ptaków: łabędź niemy (od kilku lat 1 para), łyska (co najmniej 1 para), kokoszka, perkoz dwuczuby...”. „Dość bogata jest miejscowa odonofauna – stwierdziłem tu m.in. dość rzadkie gatunki południowe: szafirankę czerwoną i lecichę białoznaczoną (obserwacje zgłoszone dr Alicji Miszkiej). Dokonałem tutaj ponadto najpóźniejszej udokumentowanej obserwacji postaci doskonałej wazki w roku 2013 na terenie Polski (według danych zebranych przez dra Grzegorza Tończyka), spotykając 19 listopada szablaka późnego. Może to świadczyć o tym, jak cenne jest to dla wazek siedlisko. Warto rozważyć możliwość objęcia tego terenu ochroną prawną poprzez utworzenie np. Zestawienie gatunków ptaków</p> <p>Uzupełnić wykaz gatunków ptaków korzystając np. z zasobów dostępnych w Kartotece Awifauny Śląska. Zupełnie zaskakująca jest natomiast obecność na liście słowika szarego (s. 88), który w naszej części kraju jest dużą rzadkością, w przeciwieństwie do pospolitego słowika rdzawego, którego z kolei we wspomnianym zestawieniu brak. Ze względu na brak ingerencji w zbiornik wodny i otaczające go siedliska nie przewiduje się zagrożenia dla żadnego gatunku zasiedlającego ten obszar, stąd też nie było konieczne ustalenie szczegółowej ich listy.</p> <p>Potencjalna kolizja ze stanowiskami archeologicznymi</p> <p>Zaden z analizowanych wariantów nie koliduje ze znanymi stanowiskami archeologicznymi - opinia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr RZ.5135.56.2.2013.SO z 01.07.2013r. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, w rejonie skrzyżowania ul. Krapkowskiej (DK 45) i obwodnicy południowej, zlokalizowane jest, wpisane do rejestru zabytków, stanowisko archeologiczne 71.</p> <p>W przypadku natrafienia na obiekty archeologiczne w trakcie prowadzonych prac ziemnych, sposób postępowania będzie zgodny z obowiązującymi procedurami, obecnie określonymi w Rozporządzeniem Ministra Kultury z dnia 9 czerwca 2004 roku w sprawie prowadzenie prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych [Dz. U. Nr 150, poz.1579].</p> <p>Błędna ocena wariantów. Pod względem przyrodniczym lepszy wariant II, przebiega w większej odległości od dużego starorzecza i Kanalu Ulgi, omija składowisko odpadów (które, jest ważnym żerowiskiem dla ptaków, zwłaszcza zimą), cenne przyrodniczo wyrobisko Groszowice III oraz wyrobisko Groszowice i większość przyległego doń terenu. Główne minusy tego wariantu są podobne jak w przypadku pozostałych dwóch - niepokojące jest to, że wszystkie przecinają ulicę Podlesie (aleja starych</p>

	<p>drzew) i zadrzewienia wzdłuż cieków Malina. Droga powinna być w tym miejscu poprowadzona estakadą, aby uchronić wspomniane zadrzewienia przed zniszczeniem. Ponadto wszystkie warianty przebiegają bardzo blisko użytku ekologicznego Grudzińskiego Łąki w Nowej Wsi Królewskiej. Nie zostało to ujęte w raporcie, siedlstwo obwodnicy będzie miało wpływ na przyrodę tych chronionych terenów.</p> <p>Wariant II przecina więcej cieków, a tym samym korytarzy migracyjnych zwierząt niż wariant I. Ponadto wariant II przebiega przez składowisko odpadów popieleniśkowych, dlatego też jego realizacja spowodowałaby ingerencję w cenne siedliska ptaków i ptaków zlokalizowanych na południe od kamionki Groszowice, omijane przez wariant I. A zatem wariant II bezpośrednio negatywnie oddziaływałby na większą liczbę gatunków niż wariant I.</p> <p>Nad ulicą Olimpijską, wzdłuż której rośnie wiekowa aleja drzew, droga przebiegać będzie na wiadukcie, tym samym ograniczona zostanie ilość drzew koniecznych do wycinki.</p> <p>W raporcie zamieszczona została analiza, która wykazuje brak negatywnego oddziaływania inwestycji na użytki ekologiczne: „Grządki” i „Łąki w Nowej Wsi Królewskiej”.</p> <p>Zmienić przebieg obwodnicy – wariant południowy obwodnicy z tzw. obejściem Maliny, z Grudzińskiego Łąki do Groszowic na wysokości Metalchemu. Taki przebieg obwodnicy korzystny dla przemysłu zlokalizowanego na Metalchemie. Zaproponowane rozwiązanie drogowe zwiększy ruch w dzielnicach znajdujących się „za” obwodnicą.</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie nie spowodują zwiększenia ruchu na terenach dzielnic zlokalizowanych poza pierścieniem. Zarówno istniejący obecnie ruch drogowy jak i potrzeby w zakresie ruchu drogowego generowane są przez pojazdy mieszkańców tych dzielnic oraz pojazdy lokalnych zakładów przemysłowych i usługowych. Ruch ten koncentruje się w istniejących korytarzach dróg publicznych. Po wybudowaniu obwodnicy ruch pojazdów będzie odbywał się ta obwodnicą w kierunku dróg głównych, bez wjazdu do centrum miasta lub w przypadku ruchu z centrum miasta na zewnątrz, skieruje się na obwodnicę nie obciążając dróg w dzielnicach usytuowanych na zewnątrz obwodnicy.</p> <p>Wskazać obszar wpływu inwestycji na teren nieruchomości w zakresie hałasu, pyłu, NO₂.</p> <p>W dokumentacji przedstawiono obliczenia propagacji hałasu w środowisku. Na terenach gdzie wystąpił przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, zaproponowano lokalizację ekranów akustycznych. Obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym wykazały brak przekroczeń wartości dopuszczalnych poza terenem pasa drogowego.</p> <p>Wpływ przedsięwzięcia na użytki ekologiczne Grąd Grudziński, Łąki Nowej Wsi Królewskiej. Wykonać inwentaryzację dla stanowisk bytowania modliszki, jelonka rogacza i alei wiekowych dębów</p> <p>W raporcie zamieszczona została analiza, która wykazuje brak negatywnego oddziaływania inwestycji na użytki ekologiczne: „Grąd Grudziński” i „Łąki w Nowej Wsi Królewskiej” (brak bezpośredniej ingerencji, oddalenie, brak wzrostu penetracji, przywyższanie zwierząt do hałasu - blisko sąsiedztwo istniejących dróg lub linii kolejowej, możliwa migracja zwierząt dzięki realizacji przebiegu dla małych zwierząt i ptaków, brak wpływu na stosunki wodne, oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza nie będzie wykraczać poza granice pasa drogowego). W ramach sporządzenia raportu wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza (w tym także entomologiczna) całego obszaru objętego planowaną inwestycją. Uwzględniona została także aleja drzew zlokalizowana przy ul. Olimpijskiej. Podczas badań w terenie na trasie żądanej z wariantów nie stwierdzono występowania stanowisk modliszki i jelonka rogacza.</p> <p>Podzielenie przez obwodnicę środowiska kulturowo zintegrowanego Mniejszości Niemieckiej. Odcięcie od miasta najbliższych dzielnic Opola . Ul. Olimpijska jako najkrótszy dojazd OSP Grudzie</p> <p>Proponowane warianty przebiegu Obwodnicy Południowej nie pozbawią użytkowników dostępu do istniejących dróg publicznych w związku z czym żadna z dzielnic Opola nie zostanie odcięta od centrum miasta, w dalszym ciągu będzie możliwa komunikacja pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta. Obwodnica Południowa we wszystkich wariantach przewiduje przejście wiaduktem (góra) nad ul. Olimpijską, zachowując ciągłość ruchu na tej drodze.</p> <p>Zniszczenie pól uprawnych poprzez zajęcie terenu pod obwodnicę</p> <p>Do powyższej kwestii odniesiono się powyżej.</p> <p>Wskazano, że pieniądze na budowę obwodnicy mają pochodzić ze środków unijnych, a więc nie obciążą w sposób szczególny budżetu miasta, dlatego należałoby poszukać innych rozwiązań spełniających postulaty mieszkańców. Potrzeba budowy drogi z obejściem Opola z ul. Strzeleckiej w kierunku Krapkowic i obejściem Opola od strony Wrocławia w kierunku Racibórz-Krapkowice</p> <p>Nie dotyczy postępowania środowiskowego</p> <p>Zakwestionowanie raportu wg. wnoszących uwagi, z raportu przedłożonej dokumentacji wynika brak istotnych oddziaływań na zdrowie ludzi, zwierząt i roślin.</p> <p>Powołano się na Opracowanie ekofizjograficzne podstawowe dla miasta Opola z 2005r., z którego wynika, że cyt. „Głównym źródłem generowania zanieczyszczeń powietrza będzie wzrastający intensywnie ruch komunikacyjny, przy założeniu, iż będzie się on koncentrował w obrębie istniejącego układu komunikacyjnego. Dotyczy to szczególnie ruchu tranzytowego, głównie ciężarowego, będącego głównym źródłem emisji zanieczyszczeń motoryzacyjnych”, oraz raport NIK pn. „Informacje o wynikach kontroli Ochrona Powietrza przed zanieczyszczeniami.” z 2014 r. z którego wynika, że na terenie miasta Opola występują przekroczenia dobowych stężeń PM 10</p>
<p>Grupa organizacyjna z Grudzie pismo z 28.02.2013r. (wpływ przy piśmie z 30.01.2015r.)</p> <p>Grupa Organizacyjna z Grudzie pismo z 30.01.2015r.</p>	

	<p>oraz steżeń B(a)P. Wniosek o zaniechanie budowy obwodnicy</p> <p>W opracowaniu ekofizjograficznym sformulowano zagadnienie bardzo ogólnie (nie poparto żadnymi wyliczeniami). Opracowanie ekofizjograficzne wykonane w 2005 roku ma na celu, zgodnie z założeniami ustawowymi, określenie uwarunkowań środowiskowych i jest materiałem wyjściowym dla opracowania planu zagospodarowania przestrzennego. Raport oos, wykonano w oparciu o prognozę ruchu oraz na bazie wskaźników emisji do powietrza. Wiarogodność obliczeń jest poparta wieloletnimi badaniami jakości powietrza w otoczeniu dróg (w tym dróg krajowych). W badaniach tych nie wykazuje się poza pasem drogowym przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza (przykład: badania całoroczne przeprowadzone przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Katowicach w otoczeniu węzła „Wirek” - węzeł autostrady A-4 w Rudzie Śląskiej - woj. Śląskie, przy natężeniu ruchu ponad 100 tys. pojazdów rzeczywistych i dobowej - badania publikowane na stronach internetowych Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska). Wprowadzenie ruchu pojazdów z centrum miasta jest jednym z działań zapisanych w Programie ochrony powietrza dla miasta Opola, mających na celu poprawę stanu jakości powietrza atmosferycznego. Tym samym budowa obwodnicy wpisuje się w cel jakim jest redukcja poziomu zanieczyszczenia powietrza.</p> <p>Każdy z wariantów narusza przestrzeń wokół zbiorników wodnych: Malina, Kamionka oraz Bolko które są miejscem wypoczynku i nieustającej sukcesji ekologicznej wielu gatunków roślin. Cyt. „...zbiornik te stanowią korytarz ekologiczny wbijający się „klinem” w centrum miasta, aż po główny korytarz dolinę Odry. Obwodnica przebiegać będzie w bliskiej odległości użytku ekologicznego „Grąd Grudziński” w którym z znajduje się stanowisko rzadkiej rośliny cieszynianki wiosennej. Rekomendowanie wariantu 2 i 3 Sprzeciw wobec wariantu 1 z uwagi na bliskość zabudowań w dzielnicy Grudzie</p> <p>Realizacja obwodnicy nie spowoduje zmniejszenia korków w centrum miasta.</p> <p>Każdy z wariantów narusza przestrzeń wokół zbiorników wodnych. Jednakże planowany do realizacji wariant I nie będzie ingerował w cenne siedliska przyrodnicze zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników wodnych. Na trasie tego wariantu nie stwierdzono także występowania stanowisk chronionych gatunków roślin oraz miejsc rozrodu chronionych gatunków zwierząt.</p> <p>W raporcie zamieszczona została analiza, która wykazuje brak negatywnego oddziaływania inwestycji na Użytek Ekologiczny „Grąd Grudziński” oraz występujące w jego granicach stanowisko cieszynianki wiosennej (brak bezpośredniej ingerencji, oddalenie, brak wzrostu penetracji, przyzwyczajenie zwierząt do hałasu - bliskie sąsiedztwo istniejących dróg lub linii kolejowej, możliwa migracja zwierząt dzięki realizacji przejść dla małych zwierząt i płazów, brak wpływu na stosunki wodne, oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza nie będzie wykraczać poza granice pasa drogowego).</p> <p>Na 100% przepraw pojazdów przez rzekę Odre składa się: ok. 22 tys. dobowe obwodnica północna, ok. 20 tys. most na ul. Piastowski, co daje ok. 80 tys. dobowe, 10% to ok. 8 tys. pojazdów. Dla 8 tys. pojazdów na dobę dziś, z prognozą wzrostu ruchu w latach następnych warto budować obwodnicę. Prognozowany wzrost natężenia ruchu oraz wskaźniki stopnia wyczerpania przepustowości wskazują, że większość przyrostu ruchu przeniesie się na projektowaną obwodnicę.</p> <p>Uchwała Rady Dzielnicy Nowa Wieś Królewska, opiniująca pozytywnie wariant I realizacji obwodnicy.</p>
<p>Mieszkaniec ul. Tetmajera Rady Miasta Opola pismo z 30.01.2016</p>	<p>Sprzeciw wobec przebiegu obwodnicy w wariantcie I, wskazanie jako preferowanego wariantu II i III.</p> <p>II udział społeczny (I wariant)</p> <p>Zarzut cyt. „Miejski Zarząd Dróg w Opolu przez cały czas co innego projektuje , a co innego realizuje.” - nowo wybudowana droga do składowiska odpadów nie znajduje się wg wnoszących uwagi w osi wariantu I lecz spełnia wymagania wariantu II</p> <p>Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Po zrealizowaniu odcinka 1 obwodnicy od ul. Krapkowickiej do rzeki Odry i części prac związanych z odcinkiem 2-gim od rzeki Odry do wybudowanej drogi na składowisko odpadów ruch samochodowy z ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej odbywać się będzie przez ul. Popieluski, dzielnice Groszowice i Malina. Brak sprzeciwu w przypadku rozpoczęcia realizacji inwestycji od ul. Strzeleckiej do ul. Olimpijskiej a następnie do ul. Popieluski</p> <p>Decyzja obejmuje całość budowy obwodnicy i przewiduje etapowanie przedsięwzięcia. Jednak w celu ochrony interesów stron, po oddaniu do użytkowania każdego z etapów, inwestor został zobowiązany do wykonania, opartej między innymi o wyniki pomiarów natężenia hałasu, analizy porównawczej.</p>
<p>Mieszkańcy Groszowic od ul. Podmiejskiej do ul. Kasprowicza pismo z 10.08.2015r.</p>	<p>II udział społeczny (I wariant)</p> <p>Zarzut cyt. „Miejski Zarząd Dróg w Opolu przez cały czas co innego projektuje , a co innego realizuje.” - nowo wybudowana droga do składowiska odpadów nie znajduje się wg wnoszących uwagi w osi wariantu I lecz spełnia wymagania wariantu II</p> <p>Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Po zrealizowaniu odcinka 1 obwodnicy od ul. Krapkowickiej do rzeki Odry i części prac związanych z odcinkiem 2-gim od rzeki Odry do wybudowanej drogi na składowisko odpadów ruch samochodowy z ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej odbywać się będzie przez ul. Popieluski, dzielnice Groszowice i Malina. Brak sprzeciwu w przypadku rozpoczęcia realizacji inwestycji od ul. Strzeleckiej do ul. Olimpijskiej a następnie do ul. Popieluski</p> <p>Decyzja obejmuje całość budowy obwodnicy i przewiduje etapowanie przedsięwzięcia. Jednak w celu ochrony interesów stron, po oddaniu do użytkowania każdego z etapów, inwestor został zobowiązany do wykonania, opartej między innymi o wyniki pomiarów natężenia hałasu, analizy porównawczej.</p>

	<p>Brak badań na ul. Popietuski, w dokumentacji odniesiono się wyłącznie do planowanej trasy obwodnicy. Dlaczego obwodnica nie omija dzielnic a je dzieli.</p> <p>W raporcie przedstawiono wyniki obliczeń natężenia hałasu oraz stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, w miejscu połączenia ul. Popietuski z planowaną obwodnicą. Kwestia jakości klimatu akustycznego w tym rejonie została przeanalizowana w <i>Programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Opola na lata 2013-2018 z perspektywą na lata 2019-2020</i>. W ww. dokumencie, jak wskazano wyżej, została ujęta ulica Popietuski. Program zawiera liczne propozycje działań ograniczających ponad normatywną emisję hałasu, planowanych w perspektywie do 2020r.</p> <p>Nowe połączenie drogowe pomiędzy ul. Krapkownicą (DK 45) i ul. Popietuski (DW 423) umożliwiła bezpośrednią komunikację mieszkańców z tych regionów, która do tej pory była możliwa jedynie poprzez znacznie oddalone drogi przebiegające przez centrum miasta, w ciągu których są mosty nad rz. Odra.</p> <p>Komunikacja w ciągu ul. Popietuski pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. W dalszym ciągu odbywać się będzie tu ruch samochodowy, ruch pieszy i rowerowy. Obwodnica zostanie poprowadzona poprzez wiadukt nad ul. Popietuski i nad torowiskiem kolejowym. Ciągłość ruchu pod wiaduktem nie zostanie przzerwana.</p> <p>Właściciele terenów uprawnych, które przeziela Obwodnica będą musieli skorzystać z zaprojektowanego od strony południowej odcinka drogi służącej do skomunikowania tych terenów oraz terenu składowiska odpadów. Od strony północnej dojazd do pól zapewniony jest poprzez ul. Podmiejską.</p> <p>Na dalszym odcinku w zakresie omawianego problemu Obwodnica Południowa przebiega wzdłuż Zbiornika Kamionka, który stanowi naturalną przeszkodę w komunikacji przyległych terenów.</p>
<p>Mieszkańcy ul. Podmiejskiej, Oświęcimskiej i Popietuski, pismo z 11.08.2015r.</p>	<p>Wniosek o odzrucenie planowanego przedsięwzięcia. Zwiększenie ruchu na ul. Popietuski, i ul. Oświęcimskiej poprzez konieczność dojazdu do planowanej obwodnicy. Kolejna (oprócz składowiska) uciążliwość dla mieszkańców ul. Podmiejskiej</p> <p>Artykuł 81 ust. 2 i 3 ustawy oś wskazuje jednoznacznie przesłanki, które stanowią podstawę do odmowy ustalenia warunków środowiskowych. W omawianym przypadku, przesłanki takie nie występują, tym samym nie ma podstaw do odmowy ustalenia warunków środowiskowych realizacji przedsięwzięcia. Kwestia rzeczywistego oddziaływania obwodnicy zostanie przeanalizowana w omawianej wyżej analizie porównawczej. Wyniki tej analizy będą podstawą do podejmowania dalszych działań.</p> <p>Nie spełnienie przez inwestycję funkcji obwodnicy (ok. 3 km od centrum –dworzec PKP). Projekt inwestycji niezgodny z wymogami UE dot. koniecznych warunków jakie musi spełniać, aby ubiegać się o dotację z funduszy strukturalnych wg. wnoszącego uwagi cyt. „w 2007r. miasta starające się o uzyskanie środków europejskich zostały zobowiązane do przygotowania zintegrowanego rozwoju miasta (IUDS), w której nakazuje się sporządzenie planów skierowanych na przeciwdziałanie segregacji.... Wymiar społeczny (przeciwdziałanie segregacji) stanowił warunek uzyskania dostępu do funduszy unijnych.”</p> <p>Postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie analizuje/ocenia kwestii związanych z finansowaniem inwestycji.</p> <p>Raport przygotowany przez Uniwersytet Opolski wskazuje, że istotnym problemem jest izolacja dzielnic Grotowice, część Groszowic od centrum miasta. Przebieg obwodnicy powiększy izolację.</p> <p>Realizacja inwestycji nie spowoduje odciążenia dzielnic od miasta. Obwodnica będzie przebiegać wiaduktem nad ul. Olimpijską. Realizacja obwodnicy nie spowoduje utrudnień w komunikacji wewnątrz dzielnic.</p> <p>Zwiększenie ruchu poprzez powiększenie Parku Przemysłowego „Metalchem” i konieczność komunikacji z obwodnicą południową, głównie przez ul. Oświęcimską.</p> <p>Pogorszenie warunków na terenach rekreacyjnych zlokalizowanych na zachód od ul. Podmiejskiej. Marmowanie społecznych pieniędzy na budowę dużej estakady nad rz. Odra</p> <p>Nie ma obecnie danych dotyczących ilości pojazdów dojeżdżających do Metalchemu i nie ma możliwości oszacowania w przyszłości tego ruchu albowiem jest to uzależnione od szeregu czynników: rodzaju gałęzi przemysłu jak rozwinię się na tym terenie, zapotrzebowania na wyroby produkowane przez zakłady zlokalizowane na Metalchemie. W przypadku nadmiernego wzrostu natężenia ruchu istnieje instrument, przewidziany w ustawie Prawo ochrony środowiska – przegład ekologiczny, który we wskazanym przypadku może zostać zastosowany.</p> <p>Przeanalizować oddziaływania planowanej inwestycji w oparciu o oddziaływanie jakie wywołuje eksploatacja obwodnicy północnej. Planowana obwodnica południowa Opola nie spełnia kryteriów obwodnicy zapis z Raportu wskazujący że, realizacji inwestycji poprawi bezpieczeństwo oraz zwiększy przepustowość ruchu w centrum miasta Opola, a co za tym idzie zmniejszy uciążliwość środowiskową mieszkańców miasta Opole zamieszkałych w sąsiedztwie istniejących korytarzy ruchu, prowadzących do istniejących przepraw mostowych przez rzekę Odrę stoi w sprzeczności z wypowiedzą dyrektora MZD, p. Rybczyńskiego, podczas rozprawy administracyjnej dnia 6 sierpnia 2015. Oszacował on, że przepustowość ruchu w centrum Opola dzięki tej trasie nie zmaleje o więcej niż 10%, a ma ona powstać celem połączenia DK45 z DK94. Taka rozbieżność podważa cel i zasadność trasy oraz wiarygodność opracowania. Zapis z raportu - <i>Konsekwencją budowy obwodnicy będzie zmniejszenie emisji do środowiska, pochodziących z ruchu pojazdów samochodowych, a tym samym zmniejszenie narażenia mieszkańców centrum miasta Opola.</i></p> <p>Projektowana budowa obwodnicy ma za zadanie przejęcie ruchu z istniejących lokalnych połączeń drogowych, przeciążonych ruchem na granicy przepustowości. Obecnie, ruch na</p>
<p>Mieszkańcy m. Opole pismo z 17.08.2015r.</p>	

lokalnych połączeniach drogowych, również jest generowany przez ruch tranzytowy. Realizacja inwestycji w znaczący sposób poprawi przepustowość ruchu lokalnego i wewnątrzmijskiego, z ominięciem centrum miasta, poprawi także bezpieczeństwo ruchu w korytarzu DK 45, DK 94 i DW 423. Obwodnica południowa ma za zadanie przejęcie przede wszystkim ruchu tranzytowego z lokalnych połączeń drogowych. Istniejący układ drogowy prowadzący ruch tranzytowy wpuszcza ruch do centrum miasta. Przeprowadzona analiza ruchu, z uwzględnieniem obwodnicy południowej oraz możliwości zwiększenia ruchu wewnątrzmijskiego (w perspektywie roku 2036), wskazuje na oddziaływanie dróg wewnątrzmijskich z ruchu tranzytowego.

Jak wskazano wyżej na 100% przepraw pojazdów przez rzekę Odrę składa się: ok. 22 tys./dobę obwodnica północna, ok. 40 tys most na ul. Nysy Łużyckiej i ok. 20 tys most na ul. Piastowski, co daje ok. 80 tys./dobę. 10% to ok. 8 tys. pojazdów na dobę dziś, z prognozą wzrostu ruchu, warto budować obwodnicę. Prognozowany wzrost natężenia ruchu oraz wskaźniki stopnia wyczerpania przepustowości wskazują, że większą przystosowaną do potrzeb jest na projektowaną obwodnicę.

Wg prawa Lewisa-Mogridge'a zwiększenie dostępnej infrastruktury drogowej pociąga za sobą zwiększenie zainteresowania uczestniczenia w indywidualnym transporcie samochodowym, które dodatkowo wzmacni fakt, że trasa ta przetrnie, zniszczy istniejące drogi przemierzające im pokonywanie bariery w postaci obwodnicy. Wzrost mobilności i pośrednio zmuszając ich do wyboru samochodu jako środka transportu zapewnającego im pokonywanie bariery w postaci obwodnicy.

Wzdłuż całej trasy Obwodnicy Południowej planuje się budowę ścieżki rowerowej, która będzie miała powiązanie również z istniejącą siecią dróg i ciągów rowerowych. Zaburzony budową Obwodnicy Południowej układ dróg gruntowych, dojazdowych do pól uprawnych zostanie odtworzony, tak aby zapewnić dojazd do każdej działki. Budowa obwodnicy południowej zapewni nowe połączenia komunikacji rowerowej. Tym samym przyczyni się do jej rozwoju.

Nowa obwodnica nie będzie skomunikowana z wieloma drogami samochodowymi niższymi kategoriami, co wydłuży drogę i czas przejazdu użytkowników. Wpłyne to także na jakość powietrza w całym mieście, a w szczególności w dzielnicach, przez które obwodnica będzie przebiegać, lub które odetnie od innych dzielnic i od centrum.

Przebieg obwodnicy Południowej w żaden sposób nie pozbawia użytkowników dostępu do istniejących dróg publicznych. Przebieg ul. Krapkowskiej (DK45), ul. Popietuski (DW423), ul. J. Brzechwy, ul. Olimpijskiej (Polesie) oraz ul. Strzeleckiej (DK94) pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Obwodnica Południowa we wszystkich wariantach przewiduje przejście wiaduktem (góra) nad ul. Popietuski (DK45), ul. J. Brzechwy, ul. Olimpijską, zachowując ciągłość ruchu na tych drogach. Natomiast do ul. Krapkowskiej (DK45) i ul. Strzeleckiej (DK94) przewiduje się włączenie Obwodnicy poprzez rondo w poziomie istniejącej drogi. Z ul. Popietuski obwodnica będzie skomunikowana przez węzeł „trąbkę”. W geometrii wjeździe przewidziano wykonanie odcinka drogi zbiorczo-rozdzielającej, równoległej do drogi DW 423 i skomunikowanie z nią, poprzez projektowane rondo o trzech wlotach. Z obliczeń rozpraszania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym wynika, że dla takich rozwiązań nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji poza pasem drogowym.

Zasadność budowy obwodnicy - w jakim celu planuje się wybudować pełną obwodnicę i dopinać ring wokół Opola. Nie jest zrozumiały fakt, iż forsuje się pełną trasę wschód-zachód, mimo że mamy już obwodnicę północną o charakterze drogi krajowej.

Ograniczenie planowanie infrastruktury drogowej do samej przeprawy (bez obwodnicy). Umiejscowienie nowego mostu w okolicach dzielnicy Metalchemu.

Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

MPZP obszaru Groszowice III: W miejscu między stawem a ul. Podmiejską jest przewidziana droga kategorii G, a nie o szerokości maks. 35 m, a nie min. 50

W jaki sposób osiągnie się nakaz w MPZP, żeby wszelkie inwestycje nie naruszały środowiska, a wręcz je wzbogacały, tym bardziej że ma dojść do rozbudowy po drugiej stronie zabudowań ul. Popietuski (a ma to być droga Z 2x2), zastanawiające jest, jakimi metodami zostanie utrzymana jakość powietrza, klimat akustyczny i inne parametry.

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.

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. 11 ust. 2 ustawy przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej

<p>Nowa przeprawa powinna być uniwersalna i odpowiadać potrzebom pieszych, rowerzystów, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych i, oczywiście, transportu zbiorowego, w szczególności autobusów i busów o zasięgu wojewódzkim, aglomeracyjnym i miejskim. Ruch NURD powinien być odseparowany od silnikowego, żeby zapewnić bezpieczeństwo i komfort.</p> <p>Zapewnić pieszym i rowerzystom dodatkową możliwość przekraczania kanału ulgi i Odry na wysokości istniejących mostów kolejowych. Rozważyć pilotażowe przywrócenie przeprawy promowej, która niedługo istniała w Groszowicach. Także śluzi w Groszowicach, po spełnieniu niezbędnych wymogów, mogłyby zostać oddane do wykorzystania przez NURD. Dla osób dojeżdżających spoza Opola niezbędny jest system P&R, połączony ze sprawną komunikacją zbiorową. W zakresie usprawnienia transportu towarowego, wielce oczekiwane byłoby lepsze skomunikowanie zakładów wapienniczych oraz przedsiębiorstw na Metalchemie z siecią kolejową i rzeczną i jak najpełniejsze wykorzystanie linii przesyłowych.</p> <p>Budowanie obwodnicy bez wpisania jej w ogólny plan komunikacji Opola i okolic jest myśleniem nieperspektywnym i mogącym przynieść więcej szkód niż pożytku.</p> <p>Skrocenie trasy obwodnicy ograniczy ilość kolizji z infrastrukturą.</p>	<p>Rozwiązania komunikacyjne w mieście Opolu leżą w gestii władz miasta i nie były przedmiotem tego postępowania. Postępowanie dotyczyło wyłącznie planowanej budowy obwodnicy południowej.</p> <p>Niewystarczająca ilość przejścia w poprzek planowanej obwodnicy południowej. Realizacja nasypów zamiast wiaduktów z perspektywy NURD uniemożliwia bezpieczne pokonywanie trasy w poprzek. Brak skomunikowania dróg niższej kategorii z obwodnicą np. ul. Olimpijska (spowoduje to wydłużenie drogi między Malina, Grudzicami a centrum). Dysproporcja między liczbą przepustów dla piazów (w wariancie I: 15) a liczbą wiaduktów dla ludzi (4) które mogłyby też posłużyć dużym zwierzętom.</p> <p>Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Jednak z treści raportu wynika, że każda posesja będzie miała zapewniony dojazd i wyjazd. Obwodnica wyposażona będzie w drogi rowerowe oraz drogi dojazdowe. W ciągu planowanej Obwodnicy Południowej nad przeszkodami terenowymi przewiduje się wykonanie obiektów inżynierskich – mostów i wiaduktów, które pozwolą na skomunikowanie terenów, które przecina planowana droga. Dotyczy to zarówno ruchu pojazdów, ruchu pieszego, rowerowego oraz migracji zwierząt.</p> <p>W ciągu trasy Obwodnicy Południowej w wariancie I przewiduje się n/w obiekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> – OB.1 obejmujący: most nad stawem przy ul. Krapkowińskiej, estakadę na terenie Polideru Opole oraz most nad rz. Odłą; Obiekt ten zapewnia dostęp do terenów przyległych bez zasadniczych zmian w stosunku do stanu istniejącego. – OB.2: Władukt nad łącznicą – OB.3: Władukt nad DW423 oraz torowiskiem kolejowym. Obiekt zapewnia ciągłość ruchu na ul. Popiełuski (pieszy, rowerowy, pojazdów) oraz na trasie kolejowej bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. – OB.4: Władukt nad przedłużeniem ul. Brzechwy. Obiekt zapewnia ciągłość ruchu na ulicy – ruchu pieszego, rowerowego, pojazdów. – OB.6: Władukt nad ul. Olimpijską (ul. Podlesie). Obiekt zapewnia ciągłość ruchu na ulicy – ruchu pieszego, rowerowego, pojazdów. <p>Najdłuższe odcinki Obwodnicy Południowej ograniczające komunikację przejeżdżających poprzecznych zlokalizowane są na wschód od ul. Popiełuski wraz z linią kolejową i wynoszą:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odcinek od linii kolejowej do ul. J. Brzechwy ok. 1,6 km – odcinek od ul. J. Brzechwy do ul. Olimpijskiej (ul. Podlesie) ok. 1,2 km – odcinek od ul. Olimpijskiej (ul. Podlesie) do ul. Strzeleckiej ok. 0,7 km <p>Drogi klasy GP zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas.</p> <p>Dysproporcja w liczbie przejść dla poszczególnych grup zwierząt wynika z różnic w wykorzystywaniu przez nie przedmiotowego terenu. Na trasie inwestycji w pobliżu zbiorników wodnych stwierdzono migrację piazów, nie zaobserwowano natomiast stałych szlaków migracyjnych dużych zwierząt, stąd też uznano za bezzasadne tworzenie dla nich dodatkowych przejść.</p> <p>Droga rowerowa przy obwodnicy - zminimalizowanie skomunikowania drogi rowerowej z resztą infrastruktury NURD, niewłaściwe parametry (szerokość, nawierzchnia). Długie odcinki drogi rowerowej tuż przy drodze, na nasypie uniemożliwiająym jakkolwiek ewakuację czy zejście bądź zjazd na polną drogę. Czy realizacja pobocza oznacza brak chodnika? Zintegrowanie ścieżki rowerowej z drogą transportu rolnego</p>
--	---

<p>Szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej będzie wyniosła 2,00 m, co jest zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie. Ścieżki rowerowe zostaną wykonane z nawierzchni bitumicznej i będą skomunikowane z istniejącą siecią ciągów rowerowych. W ciągu obwodnicy nie przewiduje się ruchu pieszego.</p> <p>W przeważającej części oś projektowanych dróg dojazdowych poprowadzona została równoległe do osi projektowanych ścieżek rowerowych. Niemniej jednak w zakresie projektowanych dróg dojazdowych i ścieżek rowerowych przewiduje się odseparowanie ruchu pojazdów samochodowych (w tym pojazdów rolniczych) od ruchu rowerowego. Od strony drogi dojazdowej ścieżka rowerowa zostanie oddzielona krawężnikiem betonowym wyniesionym ponad krawędź drogi o 14 cm. Dodatkowo pomiędzy ścieżką rowerową będzie wykonana z opaskę szerokości 70 cm, wyznaczoną poprzez projektowane skrajnie ciągów ruchu.</p> <p>Nie ma potrzeby, żeby trasa mająca łączyć drogi krajowe celem ominięcia miasta Opola była realizowana na terenie właśnie miasta Opola. Odcinek nie będzie stanowił nowej przeprawy, tylko ją zawierać. Także scalenie DK45 i DK94 nie wymaga pełnej obwodnicy. Ustalono maksymalną kategorię GP 2x2, co narzuca ściśle transzowy jej charakter. Konieczność zastosowania długich nasypów (poprzez usilne staranie zachowania minimalnych promieni zakrętów oraz nivelety), Projektanci obwodnicy określili maksymalną prędkość, jaka jest typowa dla tras GP 2x2 przebiegających przez obszar niezabudowany, chociaż trasa ta ma przecieć przećciąć miasto, a nawet dzielnicę. Fakt, że trasa przebiega po nasypie, oznacza, że dobudowanie każdego skrzyżowania będzie wymagało zaawansowanych prac, skomplikowanych i rozbudowanych w terenie łącznic, zjazdów i podjazdów, co oznacza koszty ekonomiczne i środowiskowe. Zakwestionowanie możliwości wykorzystanie części podbudowy wybudowanej drogi do składowiska odpadów.</p>	<p>Jak stwierdzono wcześniej, rozwiązania komunikacyjne w mieście Opolu leżą w gestii władz miasta i nie były przedmiotem tego postępowania. Postępowanie dotyczyło wyłącznie planowanej budowy obwodnicy południowej.</p> <p>Przebieg obwodnicy zakłada naturalny kształt biotopów i węzłów ekologicznych, przecina korytarze ekologiczne i likwiduje kilka szczególnie cennych siedlisk, m.in. zgłoszone w dniu 5 sierpnia 2015) siedlisko próchnojadów – najprawdopodobniej pachnicy dębowej – w alei dębowo-lipowej wzdłuż ul. Podlesie. Oczywisty jest wpływ dużych przestrzeni asfaltu, nasypów, podjazdów, ekranów, latarni i innych urządzeń na temperaturę, wilgotność, jakość i cyrkulację powietrza, nasłonecznienie, walory krajobrazowe, oświetlenie i – oczywiście – możliwość wymiany genetycznej fauny i flory. Ekran mimo zabezpieczeń optycznych są także śmiertelną pułapką dla ptaków.</p> <p>W ramach realizacji planowanego wariantu inwestycji zastosowane zostaną działania minimalizujące, które pozwolą na zachowanie istniejących korytarzy ekologicznych (m.in. dostosowanie mostów, aby mogły pełnić funkcję przejść doinnych dla zwierząt; budowa przepustów pod koroną drogi stanowiących przejścia dla ptaków oraz małych zwierząt). Tym samym nie przewiduje się na przedmiotowym terenie utrudnień w wymiarze genetycznej fauny i flory. Ponadto ze względu na to, iż szluczne źródła światła zakłócają zachowanie zwierząt, zaburzają migracje i mogą stać się pułapką ekologiczną zobowiązano inwestora do kierowania strumienia światła z lamp wyłącznie na powierzchnię, która ma być oświetlona. Na trasie wariantu I nie stwierdzono występowania szczególnie cennych siedlisk przyrodniczych, ani też stanowisk chronionych gatunków owadów, w tym pachnicy dębowej. Dodatkowo w celu uniknięcia negatywnego oddziaływania na okazy chronionych gatunków zwierząt, które mogą pojawić się na przedmiotowym terenie planowane prace realizowane będą pod nadzorem przyrodniczym obejmującym, m.in. ornitologa, chiropterologa i entomologa.</p> <p>Zastosowana metoda zabezpieczenia przezroczystych ekranów akustycznych zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań zamieszczonych w dostępnej literaturze (Kniola T., Pakula M. 2012. Sposoby minimalizacji kolizji ptaków z powierzchniami przezroczystymi „Wyniki badań naukowych a polska praktyka”. Przegląd przyrodniczy XXIII) ogranicza kolizyjność ptaków do ok. 2,4 %.</p>	<p>Jednocześnie podać czy ul. Podmiejska będzie drożna i dla jakiego rodzaju pojazdów będzie ona dostępna.</p> <p>W ramach realizacji budowy Obwodnicy Południowej w wariantcie I, ul. Podmiejska stanie się drogą bez przejazdu („ślepa”). Natomiast dla ruchu rowerowego, na końcu ulicy będzie możliwy wjazd na istniejącą trasę, w kierunku Kamionki Bolko oraz wjazd na Obwodnicę Południową.</p> <p>Zamknięcie ul. Podmiejskiej na końcu obszaru zabudowy mieszkaniowej spowodowało konieczność zmiany skomunikowania miejskiego składowiska odpadów z drogą publiczną (DW 423). Przewidziano budowę drogi dojazdowej po prawej stronie obwodnicy (strona południowa) łączącej drogę zbiorczą wykonaną w ramach węża na DW 423 z odcinkiem ul. Podmiejskiej. Droga dojazdowa na tym odcinku jest dwukierunkowa i składa się z dwóch pasów ruchu o szerokości 2x3,00 m.</p> <p>Utrudniony dojazd do pol, ewentualne wyznaczenie nowych alternatywnych przejazdów przez tereny zielone</p> <p>Do powyższej kwestii odniesiono się powyżej</p> <p>Od centrum Opola została oddzielona dzielnicę skupiające ludność autochtoniczna, o śląskim rodowodzie i stylu życia związanym z krajobrazem wiejskim.</p> <p>Przebieg obwodnicy Południowej w żaden sposób nie ograniczy dostępu do istniejących dróg publicznych mieszkańców, nie będzie także wymagał korekty ich przebiegu, w związku z czym nie utrudni komunikacji wewnątrz dzielnic.</p> <p>Budowa wyłącznie przeprawy przez Odrę, z uwagi na konieczność chronienia cennych walorów, które znajdują się w śladzie obwodnicy oraz w bliskim sąsiedztwie</p>
---	--	--

<p>zwłaszcza zbiorników Gemeinde, Groszowickie Skaty, Kamionka, cieków Olszanka, dopływ spod Boguszyc, Malina wraz z zielenią izolacyjną, zielenią wzdłuż cieków, łęgami, plantacją wierzyb wiciowej, polami uprawnymi. Pragniemy zachować wszelkie siedliska roślin i zwierząt chronionych, rzadkich, zagrożonych i krytycznie zagrożonych wraz z zachowaniem ich biotopów i możliwości swobodnego rozmazania się i migracji. Potencjał rozwoju prawdziwej, prozdrowotnej rekreacji, turystyki i sportu w dzielnicach Malina (stawy), Grudzice (łasy, grąd), NWWK (użytek ekologiczny łąki w NWWK), Groszowice i Grotowice (wyrubiska, łąki), Szczepanowice i Wójtowa Wieś (stawy, łąki, starorzeczka).</p>	<p>W ramach realizacji wariantu I inwestycji nie dojdzie do bezpośredniej ingerencji w zbiorniki wodne. Nie dojdzie także do zniszczenia stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów. Zapewniona również będzie możliwość swobodnej migracji zwierząt w obrębie stwierdzonych szlaków migracyjnych i nie przewiduje się innego negatywnego oddziaływania na chronione gatunki zwierząt. W ramach realizacji inwestycji konieczna będzie wyćinka drzew i krzewów, m.in. tworzących aleję rosnącą wzdłuż ulicy Olimpijskiej, jednakże żadne z planowanych do usunięcia drzew nie stanowi siedliska chronionych gatunków zwierząt.</p> <p>W raporcie zamieszczona została analiza, która wykazała brak negatywnego oddziaływania inwestycji na użytki ekologiczne: „Grąd Grudziński” i „Łąki w Nowej Wsi Królewskiej”.</p>
<p>Brak informacji o rozprawie administracyjnej w pobliżu miejsca realizacji inwestycji</p>	<p>Realizacja inwestycji prowadzona będzie pod nadzorem przyrodniczym</p>
<p>Nie udostępnienie w całości dokumentacji sprawy w wersji elektronicznej przed rozprawą administracyjną</p>	<p>Informacja o rozprawie administracyjnej została umieszczona w pobliżu miejsca realizacji inwestycji oraz na stronie BIP. Została również przekazana radnym dzielnic, przez które ma przebiegać inwestycja. Mając na uwadze dużą ilość uczestników rozprawy administracyjnej, nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że informacja ta nie dotarła do zainteresowanej społeczności.</p>
<p>Dokumentacja do wglądu, była w całości dostępna w siedzibie RDOŚ w Opolu. Przepisy prawa nie wymagają jej udostępniania na stronie internetowej organu. Zamieszczenie dokumentów dotyczących przedmiotowego postępowania było dodatkowym działaniem organu, nie wymaganym przepisami prawa.</p>	<p>Dokumentacja do wglądu, była w całości dostępna w siedzibie RDOŚ w Opolu. Przepisy prawa nie wymagają jej udostępniania na stronie internetowej organu. Zamieszczenie dokumentów dotyczących przedmiotowego postępowania było dodatkowym działaniem organu, nie wymaganym przepisami prawa.</p>
<p>Różnica w raportach w 2013 roku podano, że inwestycja leży na terenie występowania obszarów wysokiej ochrony i obszarów najwyższej ochrony GZWP, natomiast w 2014r. podano, że analizowany odcinek drogi znajduje się w wytypowanych obszarach GZWP.</p>	<p>W raporcie uległ zmianie pojęcie, ponieważ według aktualnego stanu prawnego żaden z Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, występujących na obszarze działania RZGW we Wrocławiu nie posiada ustanowionego aktu prawa miejscowego obszaru, określającego sposób i ograniczenia użytkowania terenów w granicach wyznaczonych GZWP (a cytowane w raporcie obszary ONO i OWO według Kiełczkowskiego nie istnieją).</p>
<p>Niszczenie okazów i siedlisk powinno być zarezerwowane do inwestycji niezbędnych dla człowieka, a obwodnica południowa do takowych nie należy.</p>	<p>W ocenie wariantów wskazano, że inwestycja będzie miała niewielki wpływ na środowisko przyrodnicze</p>
<p>Oena ta wynika z faktu, że na trasie planowanej inwestycji nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów oraz siedlisk mających znaczenie dla zachowania lokalnej bioróżnorodności. Ponadto na terenie tym stwierdzono występowanie chronionych zwierząt należących do gatunków często spotykanych na terenie kraju i względem nich zastosowane będą działania minimalizujące negatywne oddziaływanie.</p>	<p>Oena ta wynika z faktu, że na trasie planowanej inwestycji nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów oraz siedlisk mających znaczenie dla zachowania lokalnej bioróżnorodności. Ponadto na terenie tym stwierdzono występowanie chronionych zwierząt należących do gatunków często spotykanych na terenie kraju i względem nich zastosowane będą działania minimalizujące negatywne oddziaływanie.</p>
<p>Budowa obwodnicy na dobrym typie gleb, pogorszenie jakości żywności produkowanej na polach znajdujących się w sąsiedztwie drogi.</p>	<p>Do powyższej kwestii odniesiono się powyżej.</p>
<p>W Raporcie nie ma, podczas gdy w literaturze jest wzmianka o rzadkich ptakach migrujących, które można obserwować podczas postojów na Odrze na wysokości Bolko: bernikla kanadyjska, mandarynka i inne. Odra jako ciek, który nie zawsze zamraża, umożliwia zimowanie kolejnym rzadkim gatunkom awifauny wodno-błotnej.</p>	<p>W raporcie wskazano, iż zgodnie z danymi zebranymi przez Opolską Grupę Ornitologiczną na terasach zalewowych Odry w ciągu ostatnich 10 lat zaobserwowano około 195 gatunków ptaków, w tym wiele gatunków rzadko spotykanych na terenie Polski. Z uwagi na znaczną ilość gatunków stwierdzanych w obrębie cieków nie wszystkie z nich zostały wymienione.</p>
<p>W analizach pominięto bliskość użytku ekologicznego łąki w NWWK do przebiegu wariantu I.</p>	<p>W raporcie zamieszczona została analiza, która wykazuje brak negatywnego oddziaływania inwestycji na Użytek Ekologiczny „Łąki w Nowej Wsi Królewskiej” i występujące w jego granicach gatunki roślin (brak bezpośredniej ingerencji, oddalenie, brak wzrostu penetracji, przywycieczanie zwierząt do hałasu - bliskie sąsiedztwo linii kolejowej, możliwa migracja zwierząt dzięki realizacji przejeżdż dla małych zwierząt i płazów, brak wpływu na stosunki wodne, oddziaływanie zanieczyszczeń powietrza nie będzie wykraczać poza granice pasa drogowego).</p>
<p>Przy sporządzaniu Raportu nie sięgnięto po źródła badaczy, pasjonatów ani naocznych świadków, z wyjątkiem wymienionych nielicznych materiałów</p>	<p>Autorzy raportu skorzystali z wszystkich źródeł do jakich udało im się dotrzeć. Nie odnaleziono wykazu pasjonatów i osób prowadzących badania na tym terenie, ani też wyników ich obserwacji. Nie otrzymano też takich informacji od autorów uwag.</p>

<p>Raport w kilku miejscach wymienia rodzinę, ale nie gatunek. Dotyczy to każdorazowo sytuacji, gdy w skład rodziny wchodzi zarówno gatunki chronione, jak i nie (modraszki, kózki). Wymienia też bobry, nie dodając, że są one chronione.</p> <p>Rodziny zostały wskazane w odniesieniu do zwierząt, w przypadku których nie udało się oznaczyć gatunków. W przypadkach gdy w obrębie wykazywanej rodziny stwierdzono możliwość występowania gatunków chronionych wyraźnie zostało to określone w raporcie.</p> <p>Wykaz chronionych gatunków zwierząt określony został w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, stąd też zamieszczenie w raporcie informacji, że bobr jest gatunkiem chronionym nie było konieczne.</p> <p>W alei starych dębów i lip należy koniecznie zbadać występowanie grzybów i określić, czy wśród nich nie występują także gatunki chronione. Niewykluczone jest występowanie grzybów także w drzewostanie w dolinie Odry, wzdłuż mniejszych cieków i w łęgu starorzecza.</p> <p>Jak wynika z raportu na trasie inwestycji przeprowadzona została inwentaryzacja przyrodnicza, podczas której nie stwierdzono występowania chronionych gatunków grzybów zarówno w obrębie alei przy ul. Olimpijskiej, jak i w obrębie pozostałych zadzierwień, które przecinane będą przez budowaną drogę.</p> <p>Autorzy pismo wskazują gatunki takie jak: Włóczydło polne, Czechrzyca grzebieniowa, Młiek letni, Przetacznik rolny, Przeszka pospolita, Niezapominajka różnobarwna, Kikija oszczepowata, Tobolki przerosłe, nie wskazując czy ich zdaniem występują one na terenie planowanej inwestycji, natomiast co do Cieszyńianki wiosennej wskazano, że występuje w Grądzie Grudzińskim (nie podano źródła informacji). Ponadto wspomina obecność modraszków na łąkach polderu, ale nie precyzuje, o które gatunki chodzi.</p>	<p>Większość z ww. roślin stanowią gatunki jednoroczne, będące chwastami polnymi. A zatem ich występowanie jest okresowe i zależy od rodzaju zastosowanej uprawy. Nawet w przypadku występowania ww. gatunków na trasie inwestycji bezzasadne jest przeniesienie ich okazów na stanowiska zastępcze, gdyż po wydaniu nasion rośliny zamierają. Baza nasienna ww. roślin zachowa się natomiast w zofitej warstwie humusu.</p> <p>Informacja o występowaniu stanowiska cieszyńianki wiosennej w Grudzińskim Grądzie opublikowana została w wielu źródłach, m.in. w Czerwonej Księdze Roślin Województwa Opolskiego, a występowanie stanowiska cieszyńianki wiosennej w Grudzińskim Grądzie opublikowane zostało w wielu źródłach, m.in. w Czerwonej Księdze Roślin Województwa Opolskiego, stąd też nie było konieczne podanie przez autorów raportu źródła wiedzy o występowaniu stanowiska ww. gatunku.</p> <p>W odniesieniu do owadów w raporcie zamiast gatunków czasem wskazywane są tylko rodziny, do której należą stwierdzone osobniki. Dotyczy to zwierząt, których nie udało się oznaczyć w terenie. W przedłożonym raporcie wyraźnie wskazano, iż na trasie planowanej inwestycji nie stwierdzono osobników modraszka nausitousa i telejusa, tj. jedynych gatunków chronionych modraszków, które mogłyby znaleźć dogodne siedliska na przedmiotowym terenie. Stąd też należy uznać, że na łąkach polderu występują jedynie gatunki modraszków nie objęte ochroną prawną. W przypadku gatunków niechronionych określenie gatunku nie jest niezbędne, bowiem do modraszków należy wiele gatunków pospolitych, często występujących na terenie miasta oraz kraju.</p> <p>Przy sporządzaniu listy ptaków, nie dokonano podziału na poszczególne biotopy (zbiorniki wodne, łąki, itp.), co ma istotne znaczenie dla oszacowania wartości przyrodniczej każdego z nich z osobna.</p> <p>Do badania ptaków przyjęto bardzo wąski pas, jedynie 200 m.</p> <p>Dzieńciol zielonosiwy – nie jest wymieniony w Raporcie, podczas gdy był obserwowany koło zbiornika Gemeinde.</p> <p>Strumieniówka – w Raporcie nie jest wymieniana, a jest związana z łąkami w południowej części wyspy Bolko, także wzdłuż kanału Ulgi.</p> <p>Perkozek, biatorzytko, pliszka żółta, brzegówka, kobuz, mewa siwa, mewa romanska, mewa białogłowa, gęgawa, podgorzaika, głowienka, cyraneczka, kszysk, samotnik, brodziec piskliwy, łęczak – stwierdzone przy Groszowickich Skalach, przemilczane w Raporcie.</p> <p>Słowik szary – pojawia się w opracowaniu dotyczącym obwodnicy, a także w opracowaniu dotyczącym trasy bolkowskijskiej, mimo że granica jego występowania przebiega daleko od Opola, z kolei brak wzmianki o licznych słowikach rdzawych.</p> <p>W tabeli zawierającej zestawienie gatunków ptaków występujących na terenie planowanej inwestycji dla każdego gatunku ptaka wskazano zajmowane siedlisko.</p> <p>Pas badań oznaczony został jako ok. 200 m, w miejscach gdzie zaistniała taka potrzeba pas obserwacji był poszerzany.</p> <p>W raporcie wykazano wszystkie gatunki, które udało się stwierdzić podczas inwentaryzacji przeprowadzonej w terenie. Z uwagi na ograniczony czas prowadzenia obserwacji w raporcie uwzględniono także dostępne dane i wyniki obserwacji innych osób prowadzących badania na przedmiotowym terenie. Pomimo tego lista gatunków występujących na przedmiotowym terenie nadal może nie być kompletna. Nie jest bowiem możliwe wykazanie wszystkich gatunków migrujących i zatrzymujących się na przelotach szczególnie w granicach korytarza ekologicznego, w związku z tym, iż każdego roku obserwowane są nowe gatunki. W związku z powyższym w raporcie zaproponowano szereg działań minimalizujących negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na ptaki.</p> <p>Z uwagi na zasięgi występowania obu gatunków słowików istnieje możliwość, że doszło do błędny przy oznaczeniu gatunku słowika stwierdzonego na trasie inwestycji.</p> <p>W piśmie podano również cyt. „Spośród chronionych i rzadkich motyli, występują także paź królowej i mieniak strużyk, z czego tylko ten pierwszy gatunek został</p>
--	--

<p>wymieniony w Raporcie. Lista może być niekompletna". Autorzy pisma stwierdzili występowanie Pachnicy dębowej w alei drzew przy ul. Podlesie Ponadto w piśmie podano cyt. „Wśród licznych gniazd mrówek w drzewach tej alei i pod nimi stwierdziliśmy najprawdopodobniej jeden z chronionych gatunków Formicinae. Należy to potwierdzić. Kózki – Raport stwierdza ich obecność na łakach podteru zalewowego, jednakże nie precyzuje, czy chodzi o gatunki chronione. Należy to sprawdzić. Szafranka czerwona – wałka z Czerwonej Księgi, wydawana przy zbiorniku Gemeinde oraz Groszowickie Skąły, nieuwzględniona w Raporcie. Lecicha białoznaczna, szablak późny – wałki z Czerwonej Księgi, wydawane przy zbiorniku Groszowickie Skąły, nieuwzględnione w Raporcie.” Plazy, gady: nie dopuszczono w Raporcie możliwości przemieszczania się ich w terenie oraz w obrębie zbiorników. Traszka ogoniasta – obok traszki zwyczajnej, występuje w opolskich kamieniołomach i starorzeczach Odry.</p>	<p>Zgodnie z przedłożonym raportem na obszarze planowanej inwestycji, w tym także w obrębie alei drzew przy ul. Podlesie, nie stwierdzono występowania mieniaka strużnika, pachnicy dębowej, ani też żadnego chronionego gatunku mrówek. Nie udało się także potwierdzić ww. gatunków wałek, co nie wyklucza możliwości ich występowania. A zatem w celu uniknięcia negatywnego oddziaływania na owady planowane prace realizowane będą pod nadzorem entomologicznym. Na łakach podteru zalewowego nie stwierdzono chronionych gatunków kózek, bowiem w przypadku ich stwierdzenia w raporcie wyrażnie by to określono. W ramach realizacji inwestycji wskazano na potrzebę wykonania przepustów dla płazów i małych zwierząt w obrębie stwierdzonych ich szlaków migracyjnych oraz dostosowania obiektów mostowych, aby mogły one pełnić funkcję przejść dla zwierząt. Ponadto znaczny odcinek drogi przebiegać będzie na estakadzie i wiaduktach. Mając na uwadze powyższe zapewniona zostanie możliwość swobodnej migracji wszystkim gatunkom płazów i gadów.</p>	<p>Nietoperze – liczne duże okazy w rejonie ul. Podmiejskiej i Groszowickich Skąt, widywane też przy krańcach wyspy Bolko i Gemeinde. Niewykluczone, że szczególnie cenne dla nietoperzy są na wpół opuszczone budynki gospodarcze porzucane po dzielnicy Groszowice, jak również liczne wypróchnienia w drzewach łęgów, grądu i alei przy ul. Podlesie.</p>	<p>W przedłożonym raporcie zamieszczono analizę oddziaływania realizacji inwestycji na siedliska nietoperzy i ich szlaki migracyjne. Analiza ta nie wykazała negatywnego oddziaływania na ww. zwierzęta.</p>	<p>Literatura wymienia występowanie na terenie Opola 5 spośród chronionych gatunków ssaków owadożernych: rzęsorek rzeczek, ryjówka aksamitna, zębielek, kret oraz jeź. Dwa ostatnie są stwierdzone wzdłuż Odry na wysokości Bolko, co do pozostałych nie są nam znane dokładne lokalizacje. Gryzonie – ich występowania oczekuje się na rozległych polach uprawnych Groszowic i Maliny. W lesie koto Grudzie stwierdzono wiewiórki. Gronostaj – co najmniej dwa żyją wolno przy zbiorniku Gemeinde. Wydra – napotykana przez badaczy nad Odrą na wysokości Groszowic.</p>	<p>Sarna, lis – wbrew Raportowi, ssaki kopytne i drapieżne występują lub zachodzą w śladzie obwodnicy Autorzy raportu wskazali na możliwość pojawienia się na terenie planowanej inwestycji wszystkich ww. gatunków ssaków, stąd też w raporcie zamieszczona została analiza oddziaływania przedsięwzięcia na te gatunki. Dotyczy to także większych ssaków takich jak lisy, do migracji których dostosowane będą planowane do budowy mosty. Zamieszczone w raporcie stwierdzenie, iż położenie inwestycji w pobliżu aglomeracji Opola decyduje o braku występowania w jej obrębie licznych populacji osiadłych bądź migrujących dużych ssaków kopytnych i drapieżnych, nie oznacza bowiem, że na tym terenie nie pojawiają się sporadycznie pojedyncze osobniki większych ssaków.</p>	<p>W dokumentacji nie wspomina się o łęgu wierzbowym, łakach i zieleni wzdłuż Olszanki, dopływu spod Boguszyc, które będą przecięte. Jednocześnie przywołano fragment raportu w którym jest mowa o zarosłach wierzbowych Teren pokrywają zarosła wierzbowe oraz szuwarach trzciniowych i pałkowych z pojedynczymi okazami wierzy kruchej i wierzy białej. Drzewa mają po kilkadziesiąt lat i pojawiają się wśród nich okazy z ubytkami i dziuplami, które stanowią potencjalne siedlisko chrząszczy. Wg autorów pisma, drzew jest tam znacznie więcej, a liczne – właśnie te w przebiegu obwodnicy – są starsze, bardziej zróżnicowane gatunkowo i bardziej wartościowe jako choćby potencjalne siedlisko.</p>	<p>Wybrany do realizacji Wariant I na odcinku zlokalizowanym na zachód od rzeki Odry będzie realizowany na estakadzie, a zatem w ramach realizacji tego wariantu nie przewiduje się ingerencji w ciek Dopływ spod Boguszyc oraz w siedliska przyrodnicze zlokalizowane w obrębie rzeki Olszanka. Stąd też nie było wymagane szczegółowe odniesienie się w raporcie do waleorów przyrodniczych przedmiotowego terenu.</p>	<p>Budowa i eksploatacja wpłynie ujemnie na stan wszelkich cieków wodnych włącznie z Odrą, w związku z czym opóźni się osiągnięcie celów środowiskowych Jak wskazano w treści raportu, zastosowane rozwiązania minimalizujące, polegające na: ✓ podczyszczaniu wód opadowych i roztopowych, przed ich wprowadzaniem do odbiorników, w osadnikach i separatorach substancji ropopochodnych zapewnia dotrzymanie</p>
--	--	--	--	--	---	---	--	---

<p>wymaganej przepisami prawa jakości ścieków</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ odpowiedniej lokalizacji baz materiałowo-sprzętowych ✓ podczyszczaniu w osadnikach, wód z wykopów, przed ich odprowadzeniem do odbiornika ✓ zachowania ciągłości morfologicznej cieków <p>tym samym nie wpłynie na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w Planie w Gospodarowania Wodami</p> <p>Wybudowanie długiej estakady nad zbiornikiem Gemeinde, który jest ceną pozostałością po starorzeczu, tylko w celu poprowadzenia obwodnicy o przesadnie wysokich parametrach jest nie tylko zbyteczne dla przyrody Opola, ale i nieuzasadnione ekonomicznie.</p> <p>MZD w Opolu jest odpowiedzialny za projektowanie i przebieg dróg w mieście. RDOŚ w Opolu analizował jedynie warianty przebiegu obwodnicy wskazane przez inwestora. Organ nie dysponuje żadnymi dowodami wskazującymi na to, iż budowa estakady nad zbiornikiem przy ul. Krapkowskiej spowoduje zniszczenie stanowisk chronionych i rzadkich gatunków roślin, zwierząt lub grzybów lub też cennych dla zachowania lokalnej bioróżnorodności zbiorowisk roślinnych</p> <p>Ochrona wyrobiska Groszowickie Skąły.</p> <p>W ramach realizacji wariantu I obwodnicy południowej nie dojdzie do bezpośredniej ingerencji w wyrobisko Groszowickie Skąły.</p> <p>Zagrożenia dla wyrobiska margli (będącego we władaniu Elektrowni Opole- składowiska odpadów innych niż niebezpieczne) cenne żerowisko i miejsce lęgowe ptaków</p> <p>Realizowany wariant obwodnicy południowej nie będzie bezpośrednio ingerował w ten obszar.</p> <p>Stawy Maliniskie – miejsce rekreacji oraz ceny biotop, miejsce występowania obszarów wodno-błotnych, alei lipowej. Nie da się pogodzić walorów tego terenu z ruchliwą trasą</p> <p>W ramach realizacji wariantu I inwestycji nie przewiduje się bezpośredniej ingerencji w cenne siedliska przyrodnicze zlokalizowane w obrębie Stawów Maliniskich. Ponadto konieczna będzie wyznaczenie tylko części drzew tworzących aleję. Z uwagi na bliskość sąsiedztwa stawów z ulicą Olimpijską, zalesiające stawy zwierzęta są już przyzwyczajone do hałasu, stąd też realizacja kolejnej drogi w odległości ok. 200 m od stawu nie będzie miała wpływu na walory faunistyczne przedmiotowego terenu.</p> <p>Z raportu wynika, że standardy akustyczne, na granicy terenów chronionych przed hałasem będą dotrzymane.</p> <p>Sprzeciw wobec wyburzeń w wariantach II i III</p> <p>Obniżenie natężenia ruchu poprzez cyt. „zageszczenie usług komunikacyjnych i zredukowanie indywidualnego transportu</p> <p>Do realizacji wybrano wariant I bez wyburzeń.</p> <p>Symulacja zakłada, że normy hałasu i zanieczyszczeń są pod kontrolą odpowiednich służb. Nie przystaje to do naszych warunków, ponieważ w naszej przestrzeni publicznej regularnie odbywają się zabawy motoryzacyjne z wykorzystaniem sprzętu, który emituje zauważalnie wyższe poziomy hałasu i spalin niż normalnie, uwaga ta dotyczy także prędkości.</p> <p>Ocena oddziaływania obwodnicy na etapie jej eksploatacji została dokonana, przy założeniu warunków jej wykorzystania zgodnych z przepisami prawa.</p> <p>Istniejąca zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana jest na początkowym odcinku opracowania wzdłuż ul. Krapkowskiej, dalej w rejonie planowanego węzła z DW 423 wzdłuż ul. Podmiejskiej i ul. Popietuskiej oraz wzdłuż ul. Łukasiewiczza na końcowym odcinku opracowania.</p> <p>Pomija się jednak m.in. ul. Podmiejską, Małą, Kasperka, Świerzeż, Józefa, Jana, Jaronia, Bassiego, Brzechwy, Kiliniego, Królowej Jadwigi, Wyspiańskiego, Groszowicką i Strzelecką, a także szereg innych ulic, których mieszkańcy również odczują pogorszenie warunków akustycznych i nie tylko.</p> <p>W raporcie wskazano zabudowania znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej obwodnicy. Raport przedstawia zakres oddziaływania na stan powietrza atmosferycznego jak również oddziaływanie w zakresie emisji hałasu. Z przedstawionych obliczeń rozpraszania zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym wynika, że poza pasem drogowym nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji w powietrzu atmosferycznym. Dla terenów chronionych, dla których prognozowano wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu przewidziano zastosowanie ekranów. Nie wskazano w raporcie nazw poszczególnych ulic zlokalizowanych w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia nie oznacza braku analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na te tereny.</p> <p>Realizacja obwodnicy w wariantach I i pogorszy życie mieszkańców- wszystkie samochody ciężarowe będą kierować się projektowanym zjazdem na teren Metalchemu. Zatrzymanie realizacji inwestycji na I etapie (od ul. Krapkowskiej do ul. Popietuskiej) co spowoduje że ruch tranzytowy będzie przebiegać przez dzielnicę Groszowice. Obwodnica powinna przebiegać poza miastem</p> <p>Decyzja obejmuje całość budowy obwodnicy i przewiduje etapowanie przedsięwzięcia. Jednak w celu ochrony interesów stron, po oddaniu do użytkowania każdego z etapów, inwestor został zobowiązany do wykonania, opartej między innymi o wyniki pomiarów natężenia hałasu, analizy porównawczej. Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>	<p>Mieszkańcy ul. Popietuskiej i Małej pismo z 13.08.2015r.</p>
--	---

<p>Rada Dzielnicy Grudzięce pismo z 17.08.2015r.</p>	<p>Obwodnica przebiegać będzie blisko zabudowań przy ul. Groszowickiej i ul. Łukiewicza, zablokuje rozwój dzielnicy. Utrata walorów rekreacyjnych kąpielisk Malniskich. Bliskie sąsiedztwo użytku ekologicznego Grąd Grudziński. Spadek wartości nieruchomości. Nie rozwiąże problemu zakorkowanego centrum miasta Uchwała o negatywnej ocenie wariantu I</p> <p>Z analizy wariantowej opartej o kryteria wskazane w raporcie wynika, że najkorzystniejszym, z punktu widzenia ochrony środowiska przebiegiem obwodnicy jest wariant I, dla którego standardy ochrony środowiska, przy zastosowaniu działań minimalizujących są dotrzymane.</p> <p>Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Do oddziaływania inwestycji na Grąd Grudziński odniesiono się powyżej.</p>
<p>Zarząd Dzielnicy Groszowice pismo z 27.01.2015r. (data wpływu 18.08.2015r.)</p>	<p>Obwodnica nie wyprowadzi ruchu tranzytowego poza miasto (odcięcie dzielnicy Groszowice od miasta), pogorszy życie mieszkańców. Zwiększenie ruchu samochodowego na całym odcinku ul. Popietuski, i ul. Oświęcimskiej (w kierunku terenów przemysłowych Metalchemu). Wzrost temperatury poprzez nagrzewanie się asfaltu. Negatywny wpływ na kąpielisko Malina</p> <p>Nawierzchnia utwardzona bitumicznie różni się zdolnością odbijania promieniowania słonecznego od naturalnego pokrycia terenu w postaci roślinności istniejącej obecnie na analizowanym terenie. Ciemne powierzchnie jezdni pochłaniają więcej promieniowania, przez co szybciej i silniej nagrzewają się w ciągu dnia. Wykazują zatem dodatni bilans promieniowania względem obszarów otaczających. Powolne oddawanie ciepła podczas godzin nocnych wpływa również dodatnio na bilans energetyczny tego obszaru. Lokalnie może to skutkować powstaniem swoistej wyspy ciepła z nieco wyższymi średnimi temperaturami. Oddziaływanie przedsięwzięcia w tym zakresie, ze względu na lokalizację inwestycji z dala od zwartej zabudowy, będzie ograniczone jedynie do najbliższego sąsiedztwa analizowanych obiektów drogowych.</p> <p>Rozstrzygnięcie kwestii zasadności przyjmowanych rozwiązań komunikacyjnych leży w gestii Miejskiego Zarządu Dróg. Tym samym nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p>
<p>Centrum Zrównoważonego Transportu pismo z 17.08.2015r.</p>	<p>Realizacja przejeżdż dla placów w wszystkich przecięciach planowanej drogi z potencjalnymi trasami migracyjnymi placów (rys 8) oraz tras od zbiorników wodnych po zachodniej stronie Odry wyjątek może stanowić sytuacja gdy odcinek drogi planuje się na estakadzie</p> <p>Odcinek drogi po zachodniej stronie Odry prowadzony będzie na estakadzie, stąd też nie jest konieczna realizacja przejeżdż dla placów na wszystkich przecięciach planowanej drogi z potencjalnymi trasami migracyjnymi placów</p> <p>Korekta przebiegu trasy drogi po zachodniej stronie Odry dla wariantów I i III tak aby biegną po lub wzdłuż wału przeciwpowodziowego oraz omijała istniejące zbiorniki wodne związane z nimi zadrzewiania</p> <p>MZD w Opolu jest odpowiedzialny za projektowanie i przebieg dróg w mieście. RDOŚ w Opolu analizował jedynie warianty przebiegu obwodnicy wskazane przez Inwestora.</p>
	<p>Uzupełnienie raportu o wskazanie tras migracyjnych i ewentualnie siedlisk nietoperzy</p> <p>Jak wynika z raportu na trasie przebiegu planowanej obwodnicy oraz w najbliższym jej otoczeniu nie stwierdzono siedlisk nietoperzy. W raporcie odniesiono się także do lokalizacji tras migracyjnych nietoperzy. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją szlakiem migracyjnym dla nietoperzy jest dolina rzeki Odry.</p> <p>Niestosowanie przy realizacji inwestycji materiałów wskazujących duże obciążenie dla środowiska, zwłaszcza polichloru winylu (PVC) w tym w kanalizacji odwodnieniowej i innej. Zastąpienie ich np. polietylenem, polipropylenem.</p> <p>Na tym etapie postępowania inwestor nie podał informacji w przedmiotowym zakresie. Jednak mając na względzie fakt, że PVC jest powszechnie wykorzystywane do budowy sieci kanalizacji deszczowej, tutejszy organ nie ma podstaw do zakazania używania wyrobów z PVC.</p> <p>Utworzenie trasy rowerowej o nawierzchni bitumicznej. Zobowiązania do montażu urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości (np. fotoradarów)</p> <p>Jak wynika z raportu, droga rowerowa będzie wykonana z nawierzchni bitumicznej.</p> <p>Decyzja co do montażu urządzeń automatycznego nadzoru przestrzegania prędkości nie leży w gestii tutejszego organu.</p>
<p>Mieszkaniec ul. Wiejskiej pismo z 19.08.2015r.</p>	<p>Realizacja obwodnicy spowoduje oddzielenie Maliny i części Groszowic od miasta. Budowa dróg na obszarach zurbanizowanych pogorszy warunki życia mieszkańców (emisja hałasu i zanieczyszczeń powietrza). Realizacja obwodnicy powinna poprawić warunki życia mieszkańców.</p> <p>Do przedmiotowej kwestii odniesiono się powyżej.</p>
<p>W trakcie postępowania</p>	

<p>Grupa Organizacyjna z Grudzie pismo z 25.11.2015r.</p>	<p>Zmiana przebiegu obwodnicy na wysokości Grudzie –ustalenia z prezydentem W związku z informacją przekazaną przez Grupę Organizacyjną z Grudzie (pismo z 25.11.2015r.) dot. deklaracji Prezydenta Miasta Opola dot. modyfikacji przebiegu obwodnicy w wariantcie I, organ w piśmie nr WOOS.4200.1.2013 z 09.12.015r. wystąpił do MZD w Opolu o ustosunkowanie się do powyższej kwestii. MZD w Opolu w piśmie nr MZD-TP2.02-8/02-3-132/12 z 26.02.2016r. poinformował, że po konsultacji z zespołem projektowym, aktualnie proponowane rozwiązania należy uznać za optymalne z uwagi na: krętość drogi i warunki techniczne obowiązujące dla drogi klasy GP2, warunki geologiczne, oddziaływanie akustyczne, obszary wyrobisk żwirowych jako tereny turystyczno-rekreacyjne.</p>
<p>Mieszkańcy ul. Popieluski pismo z 21.03.2016r.</p>	<p>III udział społeczny</p>
<p>Mieszkańcy m. Opole pismo z 28.03.2016r.</p>	<p>Zaprzestanie realizacji obwodnicy na ul. Popieluski, co spowoduje wzrost natężenia ruchu w dzielnicy Groszowice i Malina. Obwodnicy dzieli dzielnicę Do przedmiotowej kwestii odniesiono się powyżej.</p> <p>Podtrzymanie stanowiska, że w drzewach przy ul. Podlesie (aleja lipowa) występuje pachnicza dębowa. Wskazanie na obecność mrowek co najmniej 2 gatunków mrowek. Podważenie ilości drzew wskazanych w raporcie do wycinki w alei lipowej. Jak wynika z raportu w obrębie alei drzew zlokalizowanej przy ul. Podlesie drzewa sprawdzane były pod kątem występowania pachnicy dębowej oraz chronionych gatunków z rodziny kózkatych Cerambycidae. Nie wykazano jednak ich obecności. Na trasie inwestycji nie stwierdzono także chronionych gatunków mrowek. Pomimo powyższego, ponieważ planowane do usunięcia drzewa stanowią potencjalne siedlisko chronionych gatunków owadów wprowadzono obowiązki, aby w przypadku wycinki drzew o obwodzie powyżej 50 cm, prace prowadzono pod nadzorem entomologa. Wykaz drzew koniecznych do usunięcia w obrębie alei drzew zlokalizowanej przy ul. Podlesie przedłożony zostanie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Zanegowanie stwierdzenia, że obwodnica będzie służyć lokalnym mieszkańcom, wskazanie, iż inwestycja spowoduje wzrost ruchu i będzie służyć dalekiemu tranzytowi. Realizacja obwodnicy nie spowoduje spadku ruchu Do przedmiotowej kwestii odniesiono się powyżej.</p> <p>Wzrost emisji gazów cieplarnianych, zmiana stosunków hydrologicznych w związku z kształtowaniem nasypów i usuwanie zieleni wysokiej, erozja gleby, powstanie wysp ciepła nad nagrzewającą się nawierzchnią asfaltową Do przedmiotowej kwestii odniesiono się powyżej.</p> <p>Pominięcie kwestii wykorzystania autobusów komunikacji miejskiej przez obwodnicę MZK w Opolu odpowiada za trasy przejazdów autobusów miejskich na terenie miasta Opola</p> <p>Brak wyznaczenia lokalizacji baz materiałowych i dróg dojazdowych może spowodować zniszczenia obszarów cennych przyrodniczo W Raporcie nie wskazano miejsc lokalizacji baz materiałowych, wyznaczono jednak miejsca, gdzie nie mogą być one lokalizowane tj: ✓ km 0+000 – 0+500 – po obu stronach drogi – staw, miejsce migracji ptaków, ✓ km 1+200 – 1+600 – strona lewa – zbiornik wodny – miejsce migracji ptaków, ✓ km 2+100 – 2+600 – strona prawa – zbiornik wodny, ✓ km 2+800 – 4+100 – strona prawa – zbiornik (Kamionka Groszowice), ✓ km 5+300 – 6+200 – strona prawa – zbiornik Malina I i Malina II. w odległości mniejszej niż 100 m od zabudowy mieszkaniowej. Od strony zabudowy mieszkaniowej baza sprzętowo-materiałowa powinna być odgródzona szczylnym ogrodzeniem o wysokości min. 2,50 m. Brak lokalizacji baz materiałowo-sprzętowych w ww. miejscach przyczyni się do znacznego zminimalizowania wpływu na obszary cenne przyrodniczo. W Raporcie wskazano, że drogi technologiczne wymagane na potrzeby obwodnicy południowej, zostały przewidziane w obszarze projektowanego pasa drogowego. Dojazd pojazdów dowożących materiały budowlane do dróg technologicznych, będzie odbywał się po istniejących drogach publicznych. Tym samym nie przewiduje się zajęcia dodatkowego terenu (w tym cennego przyrodniczo) pod planowane drogi technologiczne.</p> <p>Zakwestionowanie budowania pełnej obwodnicy. Połączenie dróg DK 45 i DK 94 z uwzględnieniem omińnięcia Opola. Brak rozwiązania problemu z wysięgami na planowanej obwodnicy Do przedmiotowej kwestii odniesiono się powyżej.</p> <p>Brak rozwiązania dla komfortowego połączenia droga rowerowa, ul. Podmiejskiej, z ul. Jana Augustyna. Jednostronny, niewystarczający i niekorzystnie skomunikowany</p>

<p>ciąg rowerowy przy obwodnicy. Realizacja inwestycji zniszczy obecne szlaki rowerowe (w części nieformalizowane). Pominięcie ruchu pieszego przy obwodnicy. Zbyt mała ilość przejść dla ludzi w poprzek obwodnicy. Naciekanie drogi przez rolników żeby dojechać do pól.</p> <p>Szczelka rowerowa będzie miała połączenie z ul. Podmiejskiej do ul. Jana Augustyna (przejazd pod planowaną obwodnicą). Szczelka rowerowa została zaplanowana po lewej stronie korony obwodnicy (od strony centrum miasta) oraz zostanie powiązana z istniejącą bądź planowaną siecią ciągów rowerowych, zgodnie z założeniami Studium uwarunkowań. Zaburzony budową Obwodnicy Południowej układ dróg gruntowych, dojazdowych do pól uprawnych zostanie odtworzony, tak aby zapewnić dojazd do każdej działki. Do możliwości pokonywania planowanej obwodnicy w poprzek, przez pieszych odniesiono się wyżej.</p> <p>Obwodnica będzie stanowiła barierę krajobrazową i przyrodniczą, spowoduje zlikwidowanie otwarcia widokowych</p> <p>Jak wskazano w „Raporcie...” (op.cit) „Począwszy od ul. Krąpkowickiej do wałów przeciwpowodziowych występuje krajobraz rolniczy pól wielkoobszarowych. W dolinie Odry występuje krajobraz dolin rzecznych z bardzo ciekawymi otwarciami widokowymi na Odrę. Na wschodnim brzegu Odry rozciąga się krajobraz rolniczy, przy czym ciekawym elementem krajobrazu są otwarcia widokowe na dawny kamieniołom Groszowickie Skąły. Również bardzo ciekawy krajobraz rozciąga się na zalew Kamionka w rejonie przebiegu wałentu i z odsłaniającymi się ponad linią lustra wody, skałami węglanowymi. Na terenie składowiska odpadów mamy do czynienia z krajobrazem ruderalnym. Od rejonu składowiska, aż do ul. Strzeleckiej rozciąga się mało interesujący krajobraz rolniczy pól wielkoobszarowych”.</p> <p>Obwodnica będzie nowym elementem w krajobrazie i na pewno zmieni istniejący krajobraz. W „Raporcie...” nie wskazano, że obwodnica negatywnie oddziałuje na krajobraz. Obwodnica we wskazanych otwarcjach widokowych biegnie po terenie, a więc nie zaburzy istniejących otwarcia widokowych. Będą one dostępne zarówno dla uczestników ruchu, jak i dla mieszkańców</p> <p>Brak możliwości na szybkie dotarcie wozów ratowniczych do mieszkańców dzielnic o układzie komunikacyjnym poważnie i bezpowrotnie naruszonym tą obwodnicą</p> <p>Realizacja obwodnicy nie spowoduje jakikolwiek zmian w przebiegu istniejących dróg i tym samym nie zmieni obecnych możliwości ruchu pojazdów ratowniczych</p> <p>Brak odniesień do zamierzeń władz co do ul. Olimpijskiej i ul. Przeskok</p> <p>Powyższe nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji środowiskowej</p> <p>Przebieg obwodnicy na wysokości Metaichemu, z uwagi na fakt znajdujących się tam terenów przemysłowych. Powinny zostać przeprowadzone prognozy ruchu dla takiego przebiegu obwodnicy</p> <p>Powyższe nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji środowiskowej</p> <p>Obwodnica nie jest ujęta w żadnej strategii, suikz ani w planach zagospodarowania, przyległych do Obwodnicy</p> <p>Powyższe nie ma wpływu na proces wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</p> <p>Czy natężenie ruchu uwzględnia planowaną budowę obwodnicy piastowskiej, obwodnicy Malni i Choruli</p> <p>Prognozowane natężenia ruchu uwzględniając projektowaną obwodnicę piastowską, nie uwzględniają obwodnicy Malni i Choruli. Obwodnica Malni i Choruli nie wygeneruje dodatkowego ruchu gdyż będzie w ciągu DW 423</p> <p>Zageszczenie sieci dróg w mieście pogorszy warunki życia</p> <p>Planowana obwodnica spowoduje odciążenie dróg w centrum miasta z ruchu tranzytowego. Z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że inwestycja nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm określonych przepisami prawa.</p> <p>Zakwestionowanie badań natężenia ruchu które wskazują na potrzebę realizacji przedmiotowej obwodnicy</p> <p>Postępowanie nie obejmowało sprawdzenia poprawności przeprowadzonych badań natężenia ruchu na terenie miasta Opola</p> <p>Zakwestionowanie, że odległość kilkuset metrów od użytku ekologicznego Grodzicki Grąd i Łąki w NWK, stawów Maliniskich by uznać brak wpływu drogi na stan sanitarny powietrza, klimat akustyczny, płoszenie zwierząt, zanieczyszczenie światłem, zaciemnienie, gromadzenie się wód, utwardzenie nawierzchni, cyrkulację powietrza, zasolenie gleby, walory krajobrazowe, możliwość obserwacji przyrody czy rekreację</p> <p>W bliskim sąsiedztwie użytków ekologicznych: „Grąd Grodzicki” i „Łąki w Nowej Wsi Królewskiej” oraz stawów Maliniskich występują tereny zabudowane, drogi lub linie kolejowe. Stąd też żyjące tam zwierzęta są przyzwyczajone do hałasu, miejskiego oświetlenia i obecności ludzi. A zatem budowa planowanego wałentu obwodnicy południowej w odległości kilkuset metrów od użytków i stawów nie tylko nie spowoduje ingerencji w siedliska gatunków chronionych, ale także nie przyczyni się do przeproszenia występujących tam zwierząt i pogorszenia warunków ich bytowania.</p> <p>Do oddziaływania drogi na ww. elementu środowiska odniesiono się w treści decyzji.</p> <p>Trasa zagrożi zwierzętom wskazanym na str. 144-145 raportu. Przepusty tylko częściowo spełnią swe zadanie</p>
--

<p>W miejscach obserwowanych migracji zwierząt przepustów wykonane zostaną także ogrodzenia ochronno-naprowadzające, które będą naprowadzać zwierzęta na przejścia i jednocześnie uniemożliwia zwierzętom przedostawanie się na jezdnię. Zastosowane ogrodzenia zwiększą skuteczność realizowanych przejść dla zwierząt.</p> <p>Brak uzasadnienia dla niszczenia łągi koło stawu Geminde (ogławianie wierzby kruchej i białej) i wybudowania kosztownej estakady. Zacienienie drzew estakadą spowoduje ich zamieranie. Występowanie w tym rejonie chronionych ptaków i gadów.</p> <p>Zgodnie z raportem planowana obwodnica południowa ma na celu scalenie systemu komunikacji kołowej miasta Opola pomiędzy ulicą Krapkowicką a ulicą Strzelecką. Wszystkie wskazane przez inwestora warianty drogi przebiegają po północnej stronie zbiornika przy ul. Krapkowickiej, a zatem ingerencja w rosnące tam zadrzewienia jest nieunikniona. Szczegółowy wykaz koniecznych do wycinki będzie znany na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Jak wynika z raportu nad stawem przy ul. Krapkowickiej planowana jest budowa estakady, dlatego też nie dojdzie do zniszczenia występujących w obrębie stawu siedlisk ptaków i gadów.</p>
<p>Dopuszczalna predkość może powodować występowanie ciężkich zdarzeń drogowych</p> <p>W przypadku występowanie ciężkich zdarzeń drogowych przewiduje się działanie specjalnych służb. W raporcie przedstawiono analizę poziomu ryzyka dla ludzi i środowiska związanego z uwolnieniem się substancji w wyniku katastrofy drogowej na analizowanym odcinku drogi. W treści decyzji odniesiono się do przedmiotowego zagadnienia</p> <p>Brak przedstawienie w raporcie skumulowanych oddziaływań na siedliska ptaków, korytarze ekologiczne zaplanowanymi inwestycjami na terenie miasta</p> <p>W raporcie zamieszczono analizę oddziaływania skumulowanego na faunę (kolejna bariera ekologiczna dla przemieszczających się zwierząt) i wskazano niezbędne działania minimalizujące (przystosowanie obiektów mostowych do migracji zwierząt średnich, oraz przepustów pod drogą do migracji ptaków i małych zwierząt).</p> <p>Poddanie pod wątpliwą jakość przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, wątpliwa ocena dendrologiczna</p> <p>Nie przedłożono żadnych dowodów pozwalających na zakwestionowanie zamieszczonej w raporcie inwentaryzacji przyrodniczej (m.in. nie jest możliwe wykazanie wszystkich gatunków migrujących i zatrzymujących się na przelotach w granicach korytarza ekologicznego, w związku z tym, iż każdego roku obserwowane są nowe gatunki).</p> <p>Szczegółowa ocena oddziaływania na środowisko planowanej wycinki drzew przeprowadzona zostanie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.</p> <p>Realizacja obwodnicy może ściągnąć ruch tranzytowy z płatnej autostrady A4. Realizacji obwodnicy nie odciążą w sposób znaczący ruch wewnątrz miasta</p> <p>Czas przejazdu od węzła Prądy do węzła Nogatwycze autostradą A4 jest zdecydowanie krótszy, niż będzie dojeżdżanie do drogi z wykorzystaniem obwodnicy południowej, w związku z tym jest mało prawdopodobne by ruch ten się przenosił.</p> <p>Pogorszenie jakości życia mieszkańców – zanieczyszczenie powietrza, hałas, zacienienie przez ekrany</p> <p>Do oddziaływania obwodnicy odniesiono się w treści niniejszej decyzji. Ekrany akustyczne są urządzeniami ochrony środowiska i przy maksymalnej wysokości w wynoszącej 4 metry nie przewidyuje się ich negatywnego oddziaływania związanego z zacienieniem.</p> <p>Przeprowadzenie konsultacji przez Prezydenta Opola z pogwałceniem dobrych praktyk</p> <p>Konsultacje społeczne, przeprowadzone zostały przez UM Opole i RDOŚ 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.</p> <p>W przedstawionym wariantcie 0 brak uwzględnienia działań miękkich</p> <p>Co do zasady wariant zero polega na braku realizacji przedsięwzięcia (w pełnym jego zakresie)</p> <p>Zapoznanie ze zmianą sposobu użytkowania własności gruntów w pasie 1 km od obwodnicy</p> <p>Nie dotyczy przedmiotowego postępowania</p> <p>Nie podanie do publicznej wiadomości posiadzenia RKOOnS</p> <p>Informacji o posiadzeniu RKOOnS, umieszczona była na stronie www RDOŚ, 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>Utrudnione dotarcie do dokumentacji zamieszczonej na stronie RDOŚ w Opolu</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.</p> <p>Zamieszczenie dokumentacji sprawy na stronie organu http://opole.rdos.gov.pl było działaniem dodatkowym, które miało na celu umożliwienie, zarówno stronom jak i</p>

	spółdzielni, zapoznania się z wnioskiem, bez konieczności odwiedzania siedziby urzędu.
	10 KPA
Mieszkańcy ul. Popieluszki pismo z 03.11.2016r.	Wskazano, że początek realizacji inwestycji powinien zaczynać się od ul. Strzeleckiej Decyzja obejmuje całość budowy obwodnicy i przewiduje etapowanie przedsięwzięcia (zgodnie z wskazaniem wnioskiem inwestora). Przepisy prawa dopuszczają realizację przedsięwzięć etapowo.

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

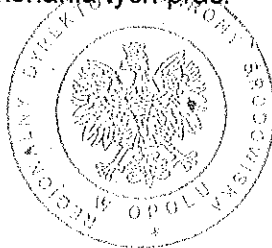
- ustalenia własne,
- opinię właściwego organu inspekcji sanitarnej,
- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wraz z jego uzupełnieniami oraz wyniki zleconych przez organ koreferatów,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- wnioski i uwagi stron postępowania
- opinię Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w Opolu,

w wyniku czego stwierdził, że przy spełnieniu warunków określonych w decyzji, mających na celu maksymalne możliwe ograniczenie wpływu przedsięwzięcia na środowisko, realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym przekroczeń standardów jakości środowiska, wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. t.j. Dz.U.2016.1827 z późn. zm.), niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej.

Pouczenie

1. 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.
2. W przypadku konieczności realizacji czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych, przed przystąpieniem do planowanych prac należy uzyskać zezwolenie, wydawane na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651, z późn. zm.), zależnie od rodzaju czynności zakazanych i statusu gatunku, przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
3. Zgodnie z ustawą ooś, 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.
4. Niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z zapisami art. 82a. ustawy OOŚ, stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów i uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym jest przewidywana realizacja inwestycji, celem wykonania tych prac.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Opolu

Alleja Mufejnska

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy OOŚ

Otrzymują:

1. Barbara Śliwka -pełnomocnik MZD w Opolu
PROMOST-WISŁA Sp. z o.o.
ul. Radosna 8A, 43-460 Wisła
 2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie w trybie art. 49 K.p.a.
 3. aa
- Sprawę prowadzi Ewa Szymańska tel. (77) 45 26 240

załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
WOŚ.4200.1.2013.ES.51 z 16.12.2016r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy południowej miasta Opola na odcinku od ul. Krapkowickiej do ul. Strzeleckiej.

Zakres projektowanego przedsięwzięcia:

- budowa nowej drogi – obwodnica południowa klasy GP2x2;
- budowa nowych skrzyżowań i węzłów drogowych;
- budowa nowych obiektów inżynierskich – wiaduktów, mostów i przepustów;
- budowa ścieżek rowerowych;
- budowa układu dróg dojazdowych;
- budowa systemu odwodnienia;
- budowa oświetlenia ulicznego;
- zabezpieczenie i przebudowa urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją;
- wycinka drzew i krzewów w niezbędnym zakresie.
- budowa urządzeń ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie obejmuje realizację 6,52 km odcinka drogi o parametrach

- klasa drogi GP2x2 (dwujezdniowa)
- prędkość projektowa $V_{proj} = 80$ km/h – dla trasy głównej
- $V_{proj} = 40$ i 50 km/h – dla łącznic
- prędkość miarodajna $V_m = 100$ km/h – dla samochodów osobowych
- $V_m = 80$ km/h – dla samochodów ciężarowych
- szerokość jednej jezdni na prostej $2 \times 3,50 + 0,50 = 7,50$ m
- szerokość poboczy utwardzonych $2,00$ m
- szerokość poboczy gruntowych $1,50$ m
- szerokość ścieżki rowerowej dwukierunkowej $2,00$ m
- spadek poprzeczny jezdni na prostej jednostronny 2%

Realizacja docelowa przedsięwzięcia została zaplanowana w dwóch etapach:

etap I – od ul. Krapkowickiej do ul. Popiełuszki,

etap II – od do ul. Popiełuszki do ul. Strzeleckiej

Lokalizacja i parametry obiektów mostowych

Lp.	obiekt/ przeszkoda	km obiektu (od_do_) nad przeszkodą	km przeszkody	długość obiektu (UN) [m]
1	OB.1: Most nad stawem przy ul. Krapkowickiej Estakada na terenie Polderu Opole Most nad rz. Odrą	ok. 1+710 ÷ 1+722	ok. 612+213 (rz. Odra)	ok. 1966 ÷ 1986
2	OB.2: Wiadukt nad łącznicą	ok. 2+665 ÷ 2+680	ok. 0+265 ÷ 0+275	ok. 35 ÷ 40
3	OB.3: Wiadukt nad DW423 oraz torowiskiem kolejowym	ok. 2+765 ÷ 2+780	ok. 8+210 (DW423)	ok. 145 ÷ 160
4	OB.4: Wiadukt nad przedłużeniem ul. Brzechwy	ok. 4+500 ÷ 4+520	-	ok. 20 ÷ 25
5	OB.6: Wiadukt nad ul. Olimpijską	ok. 5+742 ÷ 5+764	ok. 1+950	ok. 25 ÷ 30

Lokalizacja i parametry obiektów inżynierskich – przepusty

Lp.	przepust	km obiektu (od_do_) / długość obiektu [m]
1.	Przepust pod koroną drogi dla płazów $1,5 \times 1,0$ m	ok. 2+990 ÷ 3+010/ 50 m
2.	Przepust pod koroną drogi dla płazów $1,5 \times 1,0$ m	ok. 3+090 ÷ 3+110/ 50 m
3.	Przepust pod koroną drogi dla płazów $1,5 \times 1,0$ m	ok. 3+190 ÷ 3+210/ 50 m
4.	Przepust pod koroną drogi dla płazów $1,5 \times 1,0$ m	ok. 3+290 ÷ 3+310/ 50 m
5.	Przepust pod koroną drogi dla płazów $1,5 \times 1,0$ m	ok. 3+390 ÷ 3+410/ 50 m

6.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 3+490 ÷ 3+510/ 50 m
7.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 3+590 ÷ 3+610/ 50 m
8.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 3+690 ÷ 3+710/ 50 m
9.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 3+790 ÷ 3+810/ 50 m
10.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 3+890 ÷ 3+910/ 50 m
11.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 3+990 ÷ 4+010/ 50 m
12.	Przepust pod koroną drogi na rowie w rejonie pól uprawnych pomiędzy ul. Olimpijską a rzeką Malina+ funkcja przejścia małych zwierząt oraz płazów	ok. 5+890 ÷ 5+915/ 65 m
13.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 6+000 ÷ 6+020/ 50m
14.	Przepust pod koroną drogi dla płazów 1,5x1,0 m	ok. 6+090 ÷ 6+110/ 50m
15.	Przepust pod koroną drogi na rz. Malina + funkcja przejścia małych zwierząt oraz płazów	ok. 6+178 ÷ 6+203/ 50

Lokalizacja dróg dojazdowych i ścieżki rowerowej

Lokalizacja dróg dojazdowych	
kilometraż	strona
ok. 0 + 250 ÷ 0 + 360	lewa
ok. 2 + 150 ÷ 2 + 720	prawa
ok. 2 + 890 ÷ 5 + 770	lewa
ok. 5 + 130 ÷ 6 + 120	prawa
ok. 6 + 040 ÷ 6 + 460	lewa
Lokalizacja ścieżki rowerowej	
ok. 0+000 ÷ 6+520	lewa

Lokalizacja Obwodnicy Południowej w nasypie lub wykopie


Lp.	Wariant 1			
	nasyp [km]/długość odcinka [m]	Wysokość nasypu [m]	Szerokość nasypu [m]	wykop [km]/długość odcinka [m]
1.	ok. 0+000 ÷ 0+240/ 240	ok. 5-10	ok. 41-56	-
2.	ok. 2+206 ÷ 2+655/ 449	ok. 1-5	ok. 29-41	-
3.	ok. 2+690 ÷ 2+764/ 74	ok. 7-8	ok. 47-50	-
4.	ok. 2+909 ÷ 4+501/ 1592	ok. 0,5-8	ok. 28-50	-
5.	ok. 4+521 ÷ 4+840/ 319	ok. 0-7	ok. 26-47	-
6.	-	-	-	ok. 4+840 ÷ 5+350/ 510
7.	ok. 5+350 ÷ 5+742/ 392	ok. 0-7	ok. 26-74	-
8.	ok. 5+767 ÷ 6+520/ 753	ok. 0,5-7	ok. 28-47	-
łącznie	ok. 3819 m	-	-	ok. 510 m

Działki na których będą prowadzone prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów:

- Obręb Wójtowa Wieś
 - a.m. nr 26 dz. nr: 23
 - a.m. nr 25: dz. nr: 13
 - a.m. 27: dz. nr: 11,13,14, 23
- obręb Nowa Wieś Królewska
 - a.m. 85 dz. nr: 80, 39/4, 39/3
- obręb Groszowice
 - a.m.1 dz. nr: 2/1, 1/5, 1/15, 1/14, 1/20, 1/21, 1/23, 1/22,
 - a.m.2 dz. nr: 157, 153/1, 153/3, 150/3, 149/3, 146/5, 139/3, 133/3,
 - a.m.3 dz. nr: 53/1, 54/1, 55/1, 56/1, 57/1
- obręb Grudzice
 - a.m.3 dz. nr: 1009/17, 1010/17, 1056/17, 1132/24, 1183/86, 893/86, 1185/86, 891/86, 1187/86, 889/86, 886/86, 887/86
 - a.m. 2 dz. nr: 228/14, 312/22, 313/22, 222/17, 95/27, 364/28, 83/28

Infrastruktura kolidująca z przebiegiem obwodnicy południowej do przebudowy

Nazwa sieci	km (od do) – długość [m]	Lokalizacja	uwagi
Napowietrzna linia energetyczna nN	0+000 ÷ 0+800 – 90/90 m		
	2+100 ÷ 2+300 – 115/55 m	Obiekt OB.1	Wraz z oświetleniem ulicznym
	2+750 ÷ 3+000 – 40/35 m	Obiekt OB.3	Wraz z oświetleniem ulicznym
	2+750 ÷ 3+000 – 45/45 m	Rondo na DW423	Wraz z oświetleniem ulicznym
Napowietrzna linia energetyczna SN	2+100 ÷ 2+300 – 120/160 m	Obiekt OB.1	
	2+750 ÷ 3+000 – 125/130 m	Obiekt OB.3	
	4+450 ÷ 4+550 – 220/220 m		
	5+100 ÷ 5+800 – 185/185 m		
Napowietrzna linia energetyczna WN 2x110kV	0+000 ÷ 0+800 – 490/490 m	Obiekt OB.1	Podniesienie linii bez zmiany przebiegu trasy
	6+000 ÷ 6+520 – 570/570 m	-	Podniesienie linii bez zmiany przebiegu trasy
Kablowa linia energetyczna nN	2+100 ÷ 2+300 – 45/60 m	Obiekt OB.1	
	2+100 ÷ 2+300 – 65/75 m	Obiekt OB.1	Przyłącze
	2+750 ÷ 3+000 – 95/105 m	Rondo na DW423	
	6+000 ÷ 6+520 – 240/250 m	Rondo na DK94	Oświetlenie uliczne
Kablowa linia energetyczna SN	2+100 ÷ 2+300 – 250/130 m	Obiekt OB.1	
	2+750 ÷ 3+000 – 190/210 m	Rondo na DW423	
	4+450 ÷ 4+550 – 100/120 m	Obiekt OB.4	
Napowietrzna linia teletechniczna	4+450 ÷ 4+550 – 65/70 m	Obiekt OB.4	
	5+100 ÷ 5+800 – 110/110 m	Obiekt OB.6	
Kablowa linia teletechniczna (w tym kanały technologiczne)	2+100 ÷ 2+300 – 115/155 m	Obiekt OB.1	
	2+750 ÷ 3+000 – 380/420 m	Rondo na DW423	1A, 2t, 6 kt
Podziemna sieć wodociągowa			
Ø1000	4+100 ÷ 4+300 – 95/135 m		
Ø 500	0+000 ÷ 0+800 – 135/140 m		
	0+000 ÷ 0+800 – 100/135 m	Obiekt OB.1	
	2+100 ÷ 2+800 – 520/560 m	-	
Ø 280	2+750 ÷ 3+000 – 25/15 m	Obiekt OB.3	
Ø250	2+750 ÷ 3+000 – 95/105 m	Rondo na DW423	
Ø110	2+100 ÷ 2+300 – 135/200 m	Obiekt OB.1	
Ø100	0+000 ÷ 0+800 – 65/95 m	-	
Ø32	2+750 ÷ 3+000 – 20/10 m	Rondo na DW423	Przyłącze do budynku
Podziemna sieć gazowa			
63	2+750 ÷ 3+000 – 95/105 m	Rondo na DW423	
gA 200	3+400 ÷ 3+950 – 490/500 m	-	
	4+100 ÷ 4+300 – 85/115 m	-	
DN200 – PN 4.0 MPa	5+100 ÷ 5+800 – 330/420 m	-	
Kanalizacja deszczowa Kd Ø300	2+750 ÷ 3+000 – 95/105 m	Rondo na DW423	
Sieci na terenie kolei	2+785 ÷ 2+905	Obiekt OB.3	Zakres do ustalenia na etapie Projektu budowlanego. Przebudowa tylko w zakresie terenów kolejowych

Główny Dyrektor
 Oddział Środowiska w Opatoku

 Alicja Wójcik

