

05 grudnia 2016

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu
RDOS w Opolu
ul. Obrońców Stalingradu 66

45-512 Opole

przesłane za pomocą PEUP
<http://peup.um.opole.pl>
mzd_opole@um.opole.pl
rdos.opole@rdos.gov.pl

WOOŚ.4210.2.2016.JGD.13

Wersja elektroniczna (nasz znak): <http://ste-silesia.org/listy/RDOS20161205.pdf>

Strona tematyczna: <http://ste-silesia.org/opole/trako/wsichni/>

KRS: <http://ste-silesia.org/KRS.pdf>

STATUT: <http://ste-silesia.org/statut.pdf>

Podpis zaufany – portal ePUAP2

Wniosek o uznanie stowarzyszenia jako podmiotu na prawach strony (art. 44 uoś)

Uwagi i wnioski do postępowania WOOŚ.4210.2.2016.JGD.13 (węzeł Opole-Wschodnie)

Szanowna Pani Dyrektor,
Szanowny Panie Dyrektorze,
Szanowni Państwo,

W imieniu stowarzyszenia, wnoszę na podstawie art. 44 uoś o umożliwienie czynnego udziału w postępowaniu pn.:

"Rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego "Opole Wschód" (WOOŚ.4210.2.2016.JGD.13), zamierzania inwestycyjnego MZD w Opolu.

Jednocześnie niniejszym pismem składamy nasze **uwagi i wnioski do postępowania**, w tym do raportu środowiskowego (Ekosound, Sosnowiec, sierpień 2016 roku).

Stowarzyszenie przeanalizowało szereg różnych dokumentów planistycznych i informacji; dostęp do analizowanego materiału źródłowego zamieściliśmy na stronie tematycznej stowarzyszenia:

LINK: <http://ste-silesia.org/opole/trako/wschodni/>

(WSTEPNE) UWAGI I WNIOSKI

1. Warianty alternatywne

Inwestor w raporcie przedstawił jedynie dwa (W2 i W3A) warianty inwestycyjne, co stanowi zgodnie z orzecznictwem i literą prawa (art. 66 ust. 1 pkt 5 uoos) – naruszenie przywołanego przepisu uoos:

Gruszecki¹ w komentarzu do tego przepisu zauważa, że zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy raport oddziaływania na środowisko powinien zawierać prezentację trzech wariantów realizacji przedsięwzięcia. Zdaniem tego autora, art. 81 ustawy przyznaje organowi prowadzącemu postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach możliwość wyboru – za zgodą wnioskodawcy – innego wariantu realizacji przedsięwzięcia niż ten zaproponowany we wniosku. W przypadku braku zgody wnioskodawcy uprawnienie to może stanowić podstawę do wydania decyzji odmownej (zob. K. Gruszecki, Komentarz do art. 81 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, LEX el/2013 r.).

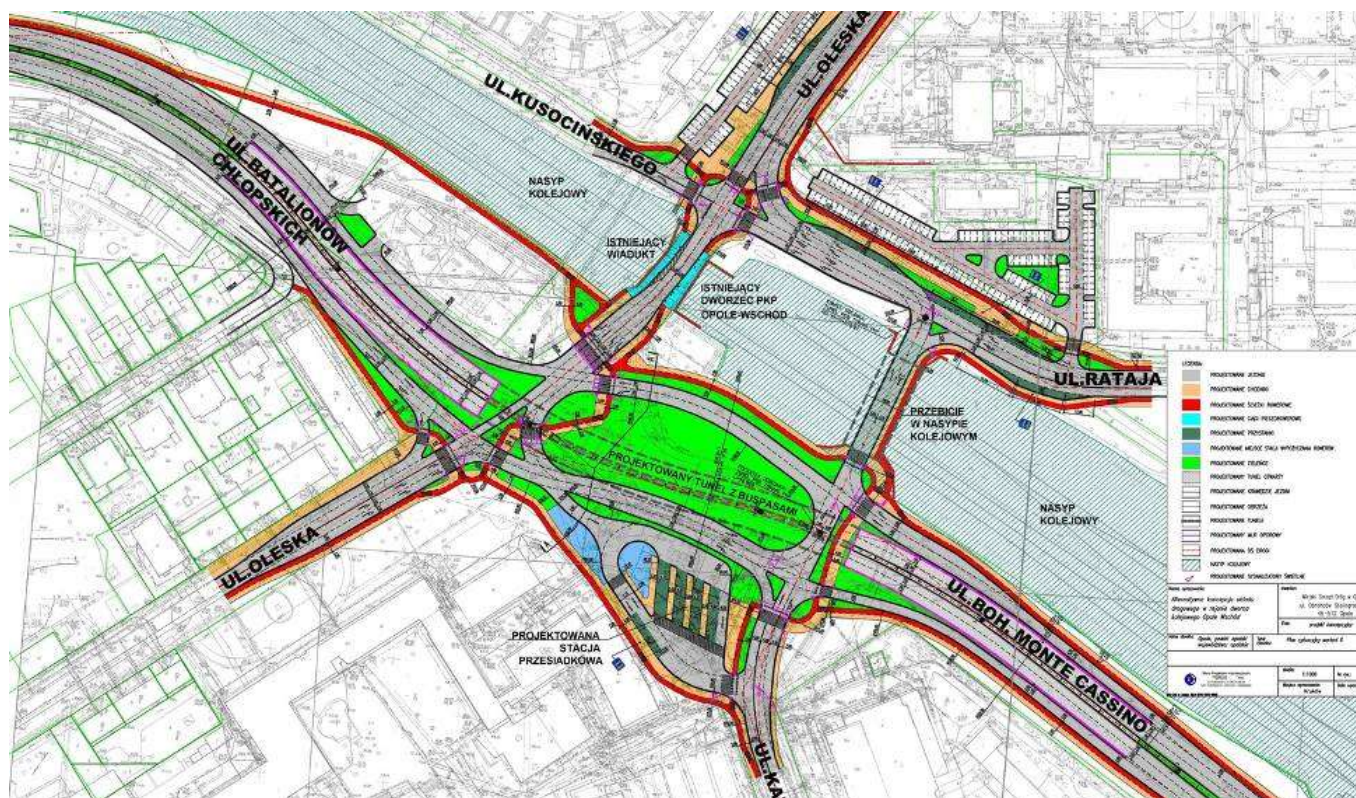
Na stronie 51 raportu inwestor opisał przesłanki przeciw racjonalności kolejnego wariantu - wariantu 1 (W 1), którego rysunek został załączony do dokumentacji raportu. Stwierdził m.in.:

(W1) okazał się nieracjonalny, z uwagi na konieczność budowy tunelu i przebudowy kolidującej infrastruktury z zamknięciem ruchu na DW435, wymaganym także na etapie eksploatacji w przypadku awarii lub niezbędnego remontu sieci, podczas których przewiduje się wystąpienie paraliżu komunikacyjnego w centrum miasta

Trudno zgodzić się z tą argumentacją. Przede wszystkim każdy z przedstawionych wariantów wiąże się z dużą przebudową terenu, w tym z przełożeniem infrastruktury. Pod koniec czerwca 2015 roku Prezydent Miasta Opola na konferencji prasowej przedstawił² ten wariant jako element projektu „Smart City 2020”

¹ Treść orzeczenia WSA w Rzeszowie z dnia 11 marca 2014 roku - II SA/Rz 792/13

² Źródła: NTO 22.06.2015 prezentacja wariantu 1 węzła Opole-Wschód (artykuł, mapa i wideo) - <http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4673072,opole-przebuduje-skrzyzowanie-kosztom-150-mln-zl-wideo,id,t.html>



Grafika z prezentacji z dnia 22 czerwca 2016 roku (W1 – 2015 na stronie tematycznej postępowania)

Wg naszej oceny skierowanie głównego ruchu z batalionów Chłopskich pod ziemię w lepszym tłumii emisję hałasu w okolicznym terenie niż poprowadzenia trasy po estakadzie. Inwestor powinien przeanalizować w raporcie, czy rzeczywiście – jak twierdzi na stronie 51 raportu – wariant ten byłby najmniej korzystny dla środowiska.

Inne racjonalne warianty alternatywne

Na naszej stronie tematycznej do postępowania przedstawiliśmy kilka równych wariantów alternatywnych :

- | [W1](#) | - wariant 1 (zarzucony – tunel dwunawowy)
- | [W3](#) | - wariant 3 (zarzucony)
- | [W1 2015](#) | - wariant 1 (wersja z 06.2015 projekt Smart City 2020)
- | [W3 2014](#) | - wariant 3 (wersja 04.2014 z dwoma rondami)
- | [W STE](#) | - Propozycja STE zgodna z TRAKO 2010 i MPZP Śródmieście Vc – buspas Oleska-Katowicka

·GW 22.06.2015 prezentacja wariantu 1 węzła Opole-Wschód (artykuł, mapa i wideo) - http://opole.wyborcza.pl/opole/1,35114,18185975,150_milionow_zlotych_na_Opole_Wschodnie_Centrum_przeziadkowe.html

Prosimy o odniesienie się do tych wariantów. Jak wskazywaliśmy, wariant W1-2015 był prezentowany przez inwestora podczas oficjalnej konferencji prasowej dla programu Smart City 2020.

Wariant W3-2014 był prezentowany³ przez inwestora na początku 2014 roku.

Wariant W3 w odróżnieniu od wariantu W3A nie zarywa całkowicie murem oporowym zabytkowego budynku dworca Opole Wschodnie; pod estakadą w W3 koło dworca byłoby więcej miejsca dla parkingu rowerowego.

Wariant przedstawiony przez stowarzyszenie jest zgodny z MZPZ Śródmieście Vc a także z Programem⁴ rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu (Trako 2010) – rozdziałem 5.3.

Chcemy zwrócić uwagę, że Organ, na którym zgodnie z art. 77 i 80 kpa spoczywa obowiązek zebrania całego materiału dowodowego (a nie tylko analizy raportu ooś) powinien wziąć pod uwagę działania inwestora. Art. 7 kpa zawiera zasadę prawdy materialnej (obiektywnej).

Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu ustawy: „Nowelizacja art. 7 zmierza do zaktywizowania stron. Chodzi o to, żeby nie przerzucały one całego ciężaru postępowania na organ prowadzący postępowanie, z drugiej zaś strony przyznaje im również prawo do aktywnego wpływania na wyjaśnienie stanu faktycznego sprawy” (druk⁵ sejmowy nr 2987).

Inwestor, który stara się o duże dofinansowanie unijne do projektu, skorzystał z tego prawa (prawo nie jest obowiązkiem) a obowiązkiem organu z art. 77 kpa było uwzględnić argumenty jako jeden z elementów materiału dowodowego przy rozstrzygnięciu.

Z tego powodu domagamy się przeanalizowania założeń programu Smart City Opole 2020 (konferencja 22 czerwca 2015) oraz konsultacji społecznych z 23 listopada 2015 roku do Programu Gospodarki Niskoemisyjnej, której elementem jest inwestycja w węzeł Opole Wschodnie.

Oddziaływanie na zabytki

Preferowany Wariant W3A przewiduje budowę wyniesionego nasypu w murach oporowych, które będą przylegały do zabytkowego dworca od strony południowej. Spowoduje to trwałe przesłonięcie zabytku, którego okna poczekalni wychodzą właśnie na południową stronę. Brak też analizy, czy budowa muru oporowego w takiej bliskości nie wpłynie negatywnie na zabytek (wibracje, wilgoć)

³ Opole24 13.04.2014 Pierwsza koncepcja węzła Oleska/Monte Cassino
http://www.24opole.pl/14414,Znikna_korki_na_Oleskiej_Zobacz_koncepcje_przebudowy_skrzyzowania.,wiadomosc.html

⁴ <http://ste-silesia.org/opole/trako/>

⁵ <http://orka.sejm.gov.pl/Druki6ka.nsf/wgdruku/2987>

Hałas

1. Ekran akustyczny EK2, EK3, EK4, EK5 chronią tereny, które tej ochrony niekoniecznie potrzebują. Zgodnie z MPZP⁶ terenu kampusu UO to teren oznaczony jako 8U – strefa śródmiejska w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców.
2. Tabela 15 ze strony 64 nie zgadza się z załącznikiem graficznym dla tych wyliczeń. Np. dla terenu Szpitala Onkologicznego (PO 11) w załączniku graficznym dla hałasu W3A dla 2030 przebiega izolinia 61 dB, gdy w tabeli oznaczone są poniżej 50 dB dla tego punktu.
3. Niewiarygodne wydają się wyliczenia dla bloków przy ulicy Tatrzańskiej. Z tej strony nie zakłada się budowy ekranów akustycznych, za to zniknie część drzew chroniących aktualnie te bloki przed hałasem od strony DW 435. Dodatkowo skrajny blok znajduje się blisko zjazdu z nowej estakady. Na stronie SIP UM Opola (mapa akustyczna) aktualne wartości hałasu przy fasadzie oznaczone są na poziomie 68-69 dB. Zgodnie z załącznikiem graficznym dla W3A dla 2030 mimo wzrostu natężenia ruchu i wycinki drzew budynek ten nie będzie nawet w izolacji 61 dB dla pory dziennej. Czym wyjaśnić taki spadek, skoro w okolicy ma być więcej, częściowo wyniesionych jezdni i do tego większe natężenie ruchu?
4. W postępowaniu środowiskowym dla trasy średnicowej inwestor zaproponował ochronę akustyczną w formie tunelu szklanego (na odcinku 290 m). W tym postępowaniu wyniki szacunków wykazują, że nie wszędzie (np. szpital onkologiczny) dotrzymane będą normy dla hałasu. Dlaczego Inwestor nie przeanalizował możliwości takiej ochrony akustycznej, jak na wyspie Pasieka?
5. Podstawy wyliczeń dla emisji hałasu komunikacyjnego – niewiarygodne są szacunki natężenia ruchu. Dla tego skrzyżowania istnieją pomiary SRD zarówno dla roku 2010 jak i roku 2015, które wykazały spadek natężenia ruchu a nie jego wzrost, co sugeruje raport. Być może po udrożnieniu obwodnicy północnej i budowie obwodnicy południowej nastąpi dalszy spadek natężenia ruchu? Nie każdy chce mieć 5 metrowy ekran akustyczny 4 metry od okien, jak to jest planowane przy ul. Oleskiej 54.
6. Odwrotnie dla wyliczeń hałasu z linii kolejowej – pociągów pasażerskich jest tu mało (3 pary w ciągu doby) jednak linia 277 jest częścią towarowej sieci TEN-T i głównym dojazdem węglarek do ECO SA oraz elektrowni w Brzeziu, która po rozbudowie będzie potrzebować dwa razy więcej węgla niż dotychczas. Powinno mieć to odzwierciedlenie w wyliczeniach dla hałasu (głównie dla ul. Tatrzańskiej). PLK SA dla odcinka przy ul. Kusocińskiego wybudowało ekrany akustyczne dla ochrony zabudowy jednorodzinnej, należy liczyć się więc z dużym natężeniem ruchu towarowego na tej linii.

Powietrze

1. Z raportu (części opisowej) nie wynika, czy i na jakich przesłankach podzielono odcinki drogi na emitery zastępcze. Zwracamy uwagę, że w każdym wariantcie znajdują się

⁶ <http://www.bip.um.opole.pl/?id=41018> – MPZP Śródmieście Vc z 24 marca 2016

odcinki z najazdami i zjazdami, wyniesione i w wykopach, co ma istotny wpływ na wielkość emisji do powietrza

2. Tło zanieczyszczenia powietrza charakteryzuje średni roczny (S_a) stan czystości powietrza atmosferycznego sprzed realizacji przedsięwzięcia. Wartości te umożliwiają ocenę stężeń średniorocznych po zrealizowaniu przedsięwzięcia i odniesienie ich do wartości dopuszczalnych D_a . Ponieważ wartości tła dotyczą wartości uśrednionych także przestrzennie i nie odzwierciedlają wysokich stężeń występujących przy lokalnych drogach, analiza zawarta w raporcie powinna uwzględniać także oddziaływania skumulowane poprzez bezpośrednie modelowanie najbliższych źródeł zanieczyszczeń komunikacyjnych.
3. Szczególnie krytycznie należy podejść do emisji tlenków azotu. W Hagen⁷ w roku 2010 badano emisje tlenków azotu ze źródeł komunikacyjnych emitowanych przez pojazdy osobowe i ciężarowe na obwodnicy śródmiejskiej tego miasta. NO_2 mierzono w punktach mobilnych w trzech miejscach w odległości kilku metrów od pasa drogowego. Wartości roczne wyniosły między **74 a 65 $\mu g/Nm^3$ w skali roku**, tj. były wyraźnie przekroczone w stosunku do obowiązującej tam i u nas normy $40 \mu g/Nm^3$. Także normy godzinne ($200 \mu g/Nm^3 NO_2$) były przekraczane ponad dozwoloną prawem ilość w ciągu roku. Wynikało to z fotosyntezy słonecznej tlenków azotu (NO) i ozonu przyziemnego (O_3) do dwutlenku azotu (NO_2) w warunkach letnich przy słabej przewiewności. Trudno uwierzyć, że skrzyżowanie dwóch ruchliwych dróg (raport pragnie SDR na poziomie 40 tys i 17 tys pojazdów na dobę) nie powoduje stałej lub godzinowej nadmiernej emisji dwutlenku azotu. W pobliżu jest szpital onkologiczny, gdzie wiele osób zмага się z rakiem skóry – pytanie nasze jest w tym kontekście zasadne.
4. Także Program Ochrony Powietrza dla Miasta Opola wykazał (str 35 POP), że dokładnie w miejscu planowanej inwestycji (ul. Tatrzańska i Oleska) jest jeden z najbardziej zanieczyszczonym w wyniku niskiej emisji terenów w mieście. Roczna suma pyłu zawieszonego PM_{10} wynosi ponad $42 \mu g/Nm^3$ trudno uznać, że rozbudowa węzła drogowego które znacząco zwiększy ruchu pojazdów w tej okolicy poprawi ten stan rzeczy.
5. W obliczeniach założono wysokość emitora na poziomie 0,5m, gdy tymczasem dla pojazdów ciężarowych właściwie powinno się założyć wysokość 1,2 m.
6. Brak opisu, jak rozbudowa trasy wraz ze zwiększeniem przepustowości wpłynie na poziom ozonu przyziemnego.
7. W obliczeniach założono prędkość miarodajną 60-50 km/h gdy tymczasem mamy do czynienia z wielkim okrężnym skrzyżowaniem, gdzie samochody (oprócz estakady/tunelu) poruszać się będą w systemie STOP&GO między różnymi światłami. Np. jadący ul. Oleską z centrum na północ nie będą mogli jechać na wprost jak dzisiaj ale okrężnie przez nowy wiadukt na Katowickiej, co ma znaczący wpływ na emisje w obrębie okrężnego skrzyżowania.

⁷ Raport Umweltbundesamt z roku 2010 Projekt Hagen – Zrealizowany projekt dynamicznego sterowania ruchem w zależności od emisji NO_x na obwodnicy śródmiejskiej niemieckiego Hagen, UBA 2010 - <http://ste-silesia.org/opole/trako/wschedni/Uba2010.pdf> -str 50-54

Pismo zostało sygnowane podpisem zaufanym i wysłane za pomocą portalu ePUAP2.

Z poważaniem

Tomasz Wolny

STE Silesia Opole

stesilesia.org@gmail.com

Tel 77-4510349 ; Fax 77-4510349 ;

Kopia:

1. Inwestor – Miejski Zarząd Dróg w Opolu