



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w OPOLU**

WOOS.4210.2.2011.ES.17

Opole, 2011-10-10

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* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku 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 pn.: „Budowa obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej” w wariantcie I:

I. Określam:

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie obwodnicy piastowskiej, odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej. Planowana inwestycja położona jest w granicach administracyjnych miasta Opole. Trasa rozpoczyna się w południowej części miasta od ul. Krapkowickiej, a kończy w północno – zachodniej części miasta - obwodnicą północną.

Planowana inwestycja ma na celu:

- poprawę przepustowości ruchu tranzytowego, z ominięciem centrum miasta Opole,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu tranzytowego w korytarzu DK nr 45,
- poprawę warunków ekologicznych mieszkańców miasta Opole, mieszkających w istniejącym korytarzu DK nr 45.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę drogi krajowej klasy GP od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej,
- skomunikowanie działek, które zostaną odcięte od dróg publicznych przez projektowaną obwodnicę i skrzyżowania,
- budowę wiaduktów w ciągu drogi nad drogami poprzecznymi,
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń infrastruktury technicznej (oświetlenie uliczne, urządzenia sterowania ruchem),

- przebudowę urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją (cieki wodne, sieć wodociągowa, kanalizacyjna, sieć gazowa, kable teletechniczne, linie napowietrzne teletechniczne, linie napowietrzne energetyczne, oświetlenie uliczne)

Parametry obwodnicy:

- klasa drogi GP,
- przekrój dwujezdniowy dwukierunkowy,
- prędkość projektowa 70 km/h,
- prędkość miarodajna 90 km/h,
- nośność 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość pasa ruchu 3.50m,
- szerokość jezdni głównej $0.50\text{ m} + 2 \times 3.50\text{ m} + 2.00\text{ m} = 9.50\text{ m}$,
- szer. jezdni głównej z pasami włączeń $0.50\text{ m} + 2 \times 3.50\text{ m} + 3.50\text{ m} + 1.0\text{ m} = 12.00\text{ m}$,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej 2%,
- szerokość pasa dzielącego 4.00 m,
- szerokość poboczy gruntowych 1.50 m,
- pochylenie podłużne 0.50% + 4.80%.

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

1. Faza realizacji przedsięwzięcia:

- 1.1. Bazy techniczne wyposażyć w przenośne sanitariaty, a ścieki bytowe wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków;
- 1.2. Przewidzieć oczyszczanie wód opadowych i roztopowych zbieranych z zanieczyszczonej powierzchni drogi do parametrów określonych w przepisach szczególnych (obecnie w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego - Dz. U. Nr 137, poz. 984, z późn. zm.) tj. tak, aby na odpływie zawartość zawiesin ogólnych nie była większa niż 100 mg/l, a węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l;
- 1.3. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, odprowadzane wody przed ich wprowadzeniem do odbiorników, w celu zabezpieczenia przed zamuleniem należy oczyszczać z zawiesiny (np. w osadniku);
- 1.4. Miejsca postojów ciężkiego sprzętu oraz lokalizację placów składowania materiałów budowlanych przewidzieć w jak największej odległości od cieków powierzchniowych;
- 1.5. Zabezpieczyć zaplecze budowy (teren bazy materiałowej i paliwowej) poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu magazynowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego (przede wszystkim w miejscach najbliższego sąsiedztwa cieków naturalnych);
- 1.6. W trakcie prowadzonych prac budowlanych zachować wszelkie środki ostrożności w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń (m.in. związków ropopochodnych) do środowiska gruntowo-wodnego. W związku z tym, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
- 1.7. W przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych lub taboru samochodowego, substancje zanieczyszczające oraz zanieczyszczoną glebę zebrać i przekazać jednostce zajmującej się ich unieszkodliwianiem;
- 1.8. W przypadku wystąpienia zagrożenia powodziowego odpowiednio zabezpieczyć teren budowy i usunąć sprzęt;

- 1.9. W przypadku czasowego obniżenia poziomu zwierciadła wody gruntowej czas trwania leja depresyjnego skrócić do minimum;
- 1.10. W związku z zajęciem na obrzeżu Cmentarza Komunalnego wzdłuż ulicy Zbożowej pasa terenu o szerokości około 40 m, ekshumację przeprowadzić zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu;
- 1.11. Ekran akustyczny przy skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z drogą krajową DK 45 obsadzić pnączami;
- 1.12. Wyznaczyć miejsca czasowego gromadzenia odpadów pochodzących z prac budowlanych, w sposób zabezpieczający środowisko przed zanieczyszczeniem;
- 1.13. Możliwie największą ilość mas ziemnych powstających podczas prac budowlanych wykorzystać do niwelacji terenu oraz wykonania nasypów;
- 1.14. Pylaste materiały sypkie składować na terenie zaplecza budowy, jedynie w niezbędnych ilościach zabezpieczając je przed pyleniem przy wietrznej pogodzie np. poprzez zraszanie;
- 1.15. W celu ochrony dobrze wykształconego płatu łąki świeżej *Arrhenatherum elatioris* (w sąsiedztwie istniejącego nasypu drogi i wzdłuż torowiska) przedmiotowy płat na czas prowadzonych robót oznakować (np. taśmą ostrzegawczą) a zaplecze budowy lokalizować wyłącznie w pasie drogowym;
- 1.16. W celu zminimalizowania ryzyka kolizji przelatujących ptaków z ekranami akustycznymi, w przypadku montażu ekranów przezroczystych, nakleić na nie, co kilkanaście centymetrów, pasy czarnej taśmy o szerokości ok. 10 cm;
- 1.17. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie wykonywać tylko w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00, w sposób pozwalający ograniczyć uciążliwości dla mieszkańców tych terenów.

2. Faza eksploatacji:

- 2.1. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogi odprowadzać do trawiastych rowów otwartych zlokalizowanych po obu stronach drogi lub poprzez wpusty do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- 2.2. Wody opadowe i roztopowe przed ich odprowadzeniem do odbiorników podczyszczać w urządzeniach podczyszczających (np. osadnikach);
- 2.3. Prowadzić stałą kontrolę stanu urządzeń służących podczyszczeniu wód opadowych i roztopowych;
- 2.4. Prowadzić okresowe przeglądy i prace konserwacyjne rowów;
- 2.5. Przewidzieć regularne czyszczenie wpustów drogowych (studzienek ściekowych);
- 2.6. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzać do następujących odbiorników: ciek Ryjec, ciek Olszynka, cieki bez nazwy krzyżujące się z projektowaną drogą lub znajdujące się w jej pobliżu oraz Kanału Przerzutowego i istniejącej kanalizacji deszczowej;

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

1. Przewidzieć zastosowanie nawierzchni przystosowanej do przenoszenia ruchu ciężkiego;
2. Przewidzieć odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne, umożliwiające samoczynny spływ wód opadowych i roztopowych z jezdni;
3. Przewidzieć odwadnianie drogi do:
 - a. trawiastych rowów otwartych zlokalizowanych po obydwu stronach drogi,
 - b. poprzez wpusty do ciągów istniejącej kanalizacji deszczowej,
 - c. szczelnych zbiorników retencyjnych,
4. We wszystkich układach odwodnienia przewidzieć osadników;
5. Przewidzieć budowę ekranów akustycznych o wysokości 6 m, w niżej wymienionych lokalizacjach:
 - a. strona prawa DK45:
 - na skrzyżowaniu DW 414: km 0+000 ÷ 0+230
km 0+000 ÷ 0+290,

- km 0+370 ÷ 0+900,
 - km 2+080 ÷ 2+410,
 - km 4+240 ÷ 4+600,
- b. strona lewa DK45:
- na skrzyżowaniu DW 414: km 0+530 ÷ 0+670
km 0+320 ÷ 0+670,
 - km 0+370 ÷ 0+630,
 - km 3+950 ÷ 4+300.

IV. 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 OOS

1. Przedmiotowe przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w związku z koniecznością doprecyzowania:
 - a. sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, w tym rozwiązań dotyczących posadowienia i pojemności zbiorników retencyjnych przewidzianych do zastosowanych w układzie odwodnienia,
 - b. warunków ewentualnej regulacji istniejących cieków powierzchniowych,
 - c. lokalizacji i paramentów ekranów akustycznych.
2. W związku z planowanym etapowaniem realizacji przedsięwzięcia, ponowną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzać dla części przedsięwzięcia objętego wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej, przy czym ponowną oceną należy objąć całość przedsięwzięcia, którego zakres określono w niniejszej decyzji.
3. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

V. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

1. W analizie porealizacyjnej należy dokonać porównania ustaleń zawartych w niniejszej decyzji, raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwłaszcza 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 szczególności w zakresie:
 - a. oceny skuteczności zastosowanych urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe odprowadzane z terenu nawierzchni jezdni obwodnicy.
 Analiza w tym zakresie winna być oparta o wyniki badań tych wód dot. zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych.
 W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości stężeń dopuszczalnych zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych w warunkach normalnej eksploatacji drogi, należy podjąć działania mające na celu wprowadzenie dodatkowych rozwiązań technologicznych ograniczających ewentualne negatywne oddziaływanie.
 - b. oceny skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych, mających na celu zapewnienie ochrony przed hałasem na terenach chronionych akustycznie,

- c. porównania ustaleń zawartych w raporcie, dotyczących oddziaływania akustycznego obwodnicy na pozostałych terenach chronionych akustycznie, poza terenami chronionymi ekranami, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko.

Analiza, o której mowa w ppkt 1 b i c, 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 4 listopada 2008r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów wielkości emisji oraz pomiarów ilości pobieranej wody (Dz. U. Nr 206, poz. 1291)), na granicy terenów normowanych.

W sytuacji, w której standardy akustyczne na terenach chronionych nie będą dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu wprowadzenie dodatkowych rozwiązań technologicznych lub organizacyjnych, ograniczających ewentualne negatywne oddziaływanie bądź utworzyć obszar ograniczonego użytkowania.

2. Analizę porealizacyjną w ww. zakresie należy wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedmiotowej obwodnicy do użytkowania (w przypadku realizacji obwodnicy etapami - po oddaniu do użytkowania każdego z odcinków) i przedstawić ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania.

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

UZASADNIENIE

Pan Sławomir Teliczan pełnomocnik Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu pismem z dnia 02.08.2010r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na cyt. „**Budowie obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej**”

Do wniosku załączono kartę informacyjną o planowanym przedsięwzięciu zawierającą dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 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. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą OOS.

Po zapoznaniu się z przedłożonym wnioskiem, w piśmie nr RDOŚ-16-WOOS-6613-035/1/10/mj z dnia 11.08.2010 r. organ wezwał do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Przy piśmie nr PL/0016/OP/ST/ z 20.08.2010r. uzupełniono dokumentacją o brakujące informacje.

W związku z tym, że przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenach zamkniętych należących do PKP, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w myśl zapisów art. 75 ust. 6 ustawy OOS jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

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 OOS, 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 OOS organ nie dokonał, wskazanej w art. 80 ust. 2 tej ustawy, analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W myśl zapisów § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz.1397), zgodnie z którym do postępowań w sprawie decyzji, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1 ustawy z OOS, wszczętych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe, klasyfikacji przedmiotowego przedsięwzięcia dokonano w oparciu o obowiązujące do dnia 14 listopada 2010r. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć

mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy, zgodnie z brzmieniem § 3 ust. 1 pkt 56 (*drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, o długości nie mniejszej niż 1 km*) tego rozporządzenia, zaliczone jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, to zgodnie z brzmieniem art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) oraz 74 ust. 3 ustawy OOS o etapach prowadzonego postępowania strony informowane były w formie obwieszczeń. Obwieszczenia wywieszono na okres 14 dni.

Wykaz stron postępowania stanowi załącznik do wniosku z dnia 08.12.2010r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „*Budowa obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej*” znajdujący się wraz z całą dokumentacją w przedmiotowej sprawie, w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z zapisami art. 64 ustawy OOS, pismem nr RDOŚ-16-WOOS-6613-035/4/10/mj z dnia 01.09.2010r., organ zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu (PPIS w Opolu) z prośbą o opinię co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o określenie zakresu raportu.

Powiadomienie stron postępowania o:

- wszczęciu postępowania,
- wystąpieniu do PPIS w Opolu z prośbą o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
- możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy,

nastąpiło w formie obwieszczeń:

- na tablicy ogłoszeń
 - RDOŚ w Opolu w dniach od 01.09.2010r. do 15.09.2010r.;
 - Urzędu Miasta Opolu w dniach od 08.09.2010r. do 22.09.2010r.;
 - Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 02.09.2010r. do 17.09.2010r.;
 - Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 03.09.2010r. do 17.09.2010r.;
 - Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 03.09.2010r. do 17.09.2010r.;
- w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: ul. Wawrzynka, skrzyżowaniu ul. Wawrzynka z ul. Prószkowską, ul. Winowskiej, ul. Hlouszka, ul. Urbana, skrzyżowaniu ul. Wasylewskiego z ul. Kwoczka, ul. Gruntowej, skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Cmentarną, skrzyżowaniu (przy rondzie) ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, ul. Północnej w dniach od 08.09.2010r. do 30.09.2010r.

W dniu 17.08.2010r. informację o wniosku umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl).

W piśmie nr NZ/HSz-4325-2-86/10 z 16.09.2010r. PPIS w Opolu wystąpił do tut. organu o uzupełnienie przedłożonej dokumentacji o: poświadczoną kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie, mapy ewidencyjne obejmujące teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz plan orientacyjny z naniesioną lokalizacją inwestycji.

W piśmie nr RDOŚ-16-WOOS-6613-035/5/10/mj z 23.09.2010 r. poinformowano PPIS w Opolu, że występując o opinię Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu przedłożył wszystkie dokumenty wymagane w ustawie OOS, dodatkowo przekazał kopię planu orientacyjnego obejmującego warianty I, II, III i sporządzonego w skali 1:2000, mapy ewidencyjne obejmujące przewidywany teren, na którym będzie

realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie sporządzone w skali 1:1000.

W piśmie nr NZ/HSz-4325-2-86/10 z 12.10.2010r. PPIS w Opolu wyraził opinię, iż dla przedmiotowej inwestycji cyt. „jest potrzeba przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony wód przed ściekami-wodami opadowymi, gospodarki odpadami, ochrony przed hałasem, emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz wpływu na gleby i wody podziemne”.

Biorąc pod uwagę charakter, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia, a w szczególności możliwość jego negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny na terenach chronionych oraz biorąc równocześnie pod uwagę opinię PPIS w Opolu w postanowieniu nr RDOŚ-16-WOOS-6613-035/6/10/mj z 19.10.2010r., organ uznał za konieczne przeprowadzenie oceny wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Równocześnie postanowieniem nr RDOŚ-16-WOOS-6613-035/8/10/mj z 19.10.2010r., zgodnie z art. 63 ust 5 ustawy OOS, zawiesił do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej”.

Powiadomienie stron postępowania o:

- wydaniu opinii PPIS w Opolu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej”
- wydaniu postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu nakładającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia,
- wydaniu postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu zawieszającego do czasu przedłożenia przez raportu o oddziaływaniu na środowisko, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację niniejszego przedsięwzięcia;
- możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy,

nastąpiło poprzez obwieszczenia:

➤ na tablicy ogłoszeń:

- RDOŚ w Opolu w dniach od 19.10.2010r. do 02.11.2010r.;
- Urzędu Miasta Opola w dniach od 26.10.2010r. do 15.11.2010r.;
- Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 20.10.2010r. do 03.11.2010r.;
- Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 22.10.2010r. do 05.11.2010r.;
- Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 21.10.2010r. do 04.11.2010r.;

➤ w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: skrzyżowaniu ul. Wawrzyńka z ul. Prószkowską, ul. Winowskiej, ul. Hlouszka, skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Urbana, skrzyżowaniu ul. Wasylewskiego z ul. Kwoczka, ul. Gruntowej, ul. Zbożowej, ul. Wspólnej, skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Cmentarną, skrzyżowaniu (przy rondzie) ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, skrzyżowaniu ul. Partyzanckiej z ul. Północną, skrzyżowaniu ul. Północnej z ul. Etnografów, ul. Krupierza w dniach od 22.10.2010r. do 08.11.2010r.

W dniu 25.05.2011r. informację o wydanym postanowieniu o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych (www.ekoportal.pl).

Przy piśmie nr PL/0016/OP/ST/618/02/11 z dnia 28.02.2011r. inwestor przedłożył Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „budowa obwodnicy piastowskiej w Opolu odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej”, zwany dalej *Raportem*, sporządzony w lutym 2011r. przez AYESA POLSKA Sp. z o.o., Biura Silesia Ruda Śląska. Do ww. pisma nie dołączono oryginałów wypisów z rejestru gruntów, obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, w związku z czym, w piśmie nr WOOS.4210.2.2011.ES.1 z 03.08.2011 r. wezwano o uzupełnienie wniosku w tym zakresie. W dniu 17.03.2011r. dostarczono wypisy z ewidencji gruntów.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu uznając wniosek za kompletny, postanowieniem nr WOOS.4210.2.2011.ES.2 z dnia 17.03.2011r. podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „budowa obwodnicy piastowskiej w Opolu odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej”.

Ponadto w piśmie nr WOOS.4210.2.2011.ES.3 z dnia 17.03.2011r. poinformowano pełnomocnika inwestora o braku możliwości wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w ustawowym terminie, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy oraz konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Powiadomienie stron postępowania o:

- złożeniu „Raportu...”,
- wezwaniu do uzupełnienia braków,
- uzupełnienia wniosku,
- wydaniu postanowienia o podjęciu zawieszzonego postępowania,
- braku możliwości załatwienia sprawy w ustawowym terminie,

nastąpiło w formie obwieszczenia:

➤ na tablicy ogłoszeń:

- RDOŚ w Opolu w dniach od 17.03.2011r. do 31.03.2011r.;
- Urzędu Miasta Opola w dniach od 28.03.2011r. do 10.04.2011r.;
- Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 22.03.2011r. do 05.04.2011r.;
- Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 22.03.2011r. do 05.04.2011r.;
- Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 23.03.2011r. do 06.04.2011r.;

➤ w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: skrzyżowaniu ul. Wawrzynka z ul. Prószkowską, ul. Winowskiej, ul. Hłouszka, skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Urbana, ul. Kwoczka, ul. Gruntowej, ul. Zbożowej (x 2), ul. Wspólnej, skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Cmentarną, skrzyżowaniu (przy rondzie) ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, ul. Partyzanckiej, ul. Etnografów, ul. Krupierza, skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Wójtową w dniach od 17.03.2011r. do 04.04.2011r.

Po zapoznaniu się z treścią „Raportu...”, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu w piśmie nr WOOS.4210.2.2010.2011.ES.5 z 12.04.2011r. wezwał pełnomocnika do jego uzupełnienia, w tym między innymi o:

- wyjaśnienie na jakiej podstawie dokonano kwalifikacji terenów chronionych akustycznie, występujących w zasięgu oddziaływania projektowanej drogi,
- wyjaśnienie i ujednoczenie zapisów dotyczących parametrów ekranów akustycznych,
- przedstawienie obliczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym wraz z rozkładem graficznym tych stężeń,
- wyjaśnienie kwestii związanych z zabezpieczeniem cieków wodnych, oraz odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych
- przeanalizowanie wpływu inwestycji na cenne przyrodniczo tereny – siedliska.

Przy piśmie nr PL/0016/OP/ST/1696/05/11 z 18.05.2011r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 20.05.2011r.) pełnomocnik przekazał brakujące informacje.

Z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia, wynikającego z ustawy OOS, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w terminach określonych w art. 35 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz z uwagi na skomplikowany charakter sprawy w piśmie nr WOOS.4210.2.2010.2011.ES.6 z 27.05.2011r. poinformowano pełnomocnika o braku możliwości załatwienia sprawy w ustawowym terminie.

Po analizie przedłożonego uzupełnienia do „Raportu...”, organ ponownie wezwał o złożenie pisemnych wyśnięć, w tym dotyczących: lokalizacji ekranów akustycznych oraz działań mających na celu zminimalizowanie negatywnych oddziaływań inwestycji na populację gąsiora.

Przy piśmie nr PL/0016/OP/ST/1981/06/11 z 20.06.2011r. uzupełniono dokumentację o brakujące informacje. Równocześnie w piśmie nr MZD/TN/SS-421/NA-4229/11 z 17.06.2011r. Miejski Zarząd Dróg w Opolu poinformował, iż projektowana droga spełnia standardy drogi krajowej.

Działając zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS, pismem nr WOOŚ.4210.2.2011.ES.8 z dnia 22.06.2011r. organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Powiadomienie stron postępowania o:

- ww. wezwaniach do uzupełnienia „Raportu..”,
- uzupełnieniach „Raportu...”,
- wystąpieniu o opinię do PPIS w Opolu,
- braku możliwości załatwienia sprawy w ustawowym terminie,

nastąpiło w formie obwieszczenia:

➤ na tablicy ogłoszeń:

- RDOŚ w Opolu w dniach od 22.06.2011r. do 06.07.2011r.;
- Urzędu Miasta Opolu w dniach od 04.07.2011 r. do 25.07.2011r.
- Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 28.06.2011r. do 12.07.2011r.;
- Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 28.06.2011r. do 12.07.2011r.;
- Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 29.06.2011r. do 13.07.2011r.;

➤ w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Prószkowską, ul. Winowskiej, ul. Hlouszka, skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Urbana, skrzyżowaniu ul. Wasylewskiego z ul. Kwoczka, ul. Gruntowej, ul. Zbożowej, ul. Wspólnej, skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Wspólną (x2), ul. Cmentarnej, skrzyżowaniu (przy rondzie) ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, skrzyżowaniu ul. Partyzanckiej z ul. Północną, ul. Etnografów, ul. Krupierza, ul. Kwoczka w dniach od 24.06.2011r. do 25.07.2011r.

Zgodnie z brzmieniem art. 79 ust. 1 ustawy OOS, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzona została ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie zapisu art. 33 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS 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 obwieszczenia

➤ na tablicy ogłoszeń:

- RDOŚ w Opolu w dniach od 17.03.2011r. do 31.03.2011r.;
- Urzędu Miasta Opolu w dniach od 28.03.2011r. do 10.04.2011r.
- Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 22.03.2011r. do 05.04.2011r.;
- Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 22.03.2011r. do 05.04.2011r.;
- Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 29.06.2011r. do 20.07.2011r.;

➤ w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Prószkowską, ul. Winowskiej, ul. Hlouszka, skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Urbana, skrzyżowaniu ul. Wasylewskiego z ul. Kwoczka, ul. Gruntowej, ul. Zbożowej, ul. Wspólnej, skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Wspólną (x2), ul. Cmentarnej, skrzyżowaniu (przy rondzie), skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, ul. Partyzanckiej z ul. Północną, ul. Etnografów, ul. Krupierza, ul. Kwoczka w dniach od 24.06.2011r. do 25.07.2011r

➤ na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Opolu od 22.06.2011r.

Informację o raporcie w dniu 22.06.2011r. umieszczono również w publicznie dostępnym wykazie (www.ekoportal.pl).

W czasie przeznaczonym na składanie uwag i wniosków - nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od społeczeństwa.

W piśmie nr NZ/HSz-4325-1-13/11 z 08.07.2011r. (data wpływu do RDOŚ w Opolu 12.07.2011r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opolu, zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia pod warunkiem cyt.:

1. „zastosowania ekranów akustycznych dla zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w strefach zasięgu prognozowanego ponadnormatywnego hałasu komunikacyjnego,
2. zastosowania nawierzchni przystosowanej do przenoszenia ruchu ciężkiego,
3. zabezpieczenie odbiorników ścieków opadowych przed zanieczyszczeniem,
4. w przypadku przyjęcia wariantu I przeprowadzenie ekshumacji zgodnie z obowiązującymi przepisami na podstawie decyzji właściwego inspektora sanitarnego”.

Z uwagi na brak możliwości przeprowadzenia, wynikającego z ustawy OOS, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w terminach określonych w art. 35 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, w piśmie nr WOOS.4210.2.2011.ES.11 z dnia 20.07.2011r. po raz kolejny powiadomiono pełnomocnika o braku możliwości załatwienia sprawy w terminach przewidzianych w przywołanym wyżej przepisie.

Powiadomienie stron postępowania o:

- wydaniu opinii PPIS w Opolu,
- braku możliwości załatwienia sprawy w ustawowym terminie,
- możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy piastowskiej odcinek obwodnicy północnej od ul. Krapkowickiej”,

nastąpiło w formie obwieszczenia

➤ na tablicy ogłoszeń :

- RDOŚ w Opolu w dniach od 20.07.2011r. do 03.08.2011r.;
- Urzędu Miasta Opolu w dniach od 27.07.2011r. do 10.08.2011r.;
- Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 22.07.2011r. do 05.08.2011r.;
- Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 22.07.2011r. do 08.08.2011r.;
- Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 25.07.2011r. do 08.07.2011r.;

➤ w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: skrzyżowaniu ul. Kwoczek z ul. Prószkowską, ul. Winowskiej, ul. Hłouszka, skrzyżowaniu ul. Kwoczek z ul. Urbana, skrzyżowaniu ul. Wasylewskiego z ul. Kwoczek, ul. Gruntowej, ul. Zbożowej, ul. Wspólnej, skrzyżowaniu ul. Zbożowej z ul. Wspólną (x2), ul. Cmentarnej, skrzyżowaniu (przy rondzie) ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, skrzyżowaniu ul. Partyzanckiej z ul. Północną, ul. Etnografów, ul. Krupierza, ul. Kwoczek w dniach od 24.06.2011r. do 10.08.2011r.

W trakcie prowadzonego postępowania niżej wskazane strony postępowania wniosły następujące uwagi i wnioski:

1. Pani Sabina Michalczyk i Pan Tomasz Michalczyk w piśmie z dnia 19.07.2011r. zwrócili się o uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ekranów akustycznych chroniących ich zabudowę mieszkaniową zlokalizowaną na działce nr 20/4 k.m. 14 obr. Wójtowa Wieś.
2. Gospodarstwo Rolne „RINK” Ferma Drobiu Rozwita Rink w piśmie z dnia 20.07.2011r. zwróciło się o zapewnienia dojazdu do fermy kurzej zlokalizowanej na działkach nr: 49, 50, 51 k.m. 6 obr. Wójtowa Wieś oraz uwzględnienie ochrony terenu przed hałasem.

Z wyjaśnień przedłożonych przez pełnomocnika w piśmie nr PL/0016/OP/ST/2383//08/11 z 11.08.2011r. wynika, iż działki: nr 20/4 k.m. 14 oraz nr: 49, 50, 51 k.m. 6 i obr. Wójtowa Wieś, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie Wójtowej Wsi w Opolu, przyjętym uchwałą Rady Miasta

Opola nr XXXIII/343/08 oznaczone są odpowiednio symbolami 3RU i 2RU - tereny obsługi produkcji w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodniczych. W ustaleniach szczegółowych tego planu brak jest zapisów co do ochrony akustycznej tych obszarów jak również obowiązujące rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), nie określa standardów akustycznych dla tego rodzaju terenów, w związku z czym brak jest podstaw do ich ochrony w tym zakresie.

Jednak ze względu na fakt, że w pobliżu działki Państwa Michalczyk, zlokalizowany jest teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, po stronie wschodniej na wysokości m.in. działki 20/4 k.m. 14 obr. Wójtowa Wieś, przewidziano ekran akustyczny. Jak wynika z „Raportu...” lokalizacja ekranu akustycznego w takim miejscu spowoduje, że na terenie zabudowy mieszkaniowej znajdującej się na ww. działce poziom hałas nie przekroczy wartości dopuszczalnych.

W celu umożliwienia dojazdu do Gospodarstwa Rolnego „RINK” Ferma Drobiu Rozwita Rink, na drogach zbiorczych (szerokości 6 m) zostaną zaprojektowane promienie skrętu rzędu 25-25 m, co zapewni dojazd do fermy.

Równocześnie pismem z 10.08.2011 r. Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych Silesia z Opola, wniosło o:

- uznanie za podmiot na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu;
- udostępnienie wersji elektronicznej „Raportu...” oraz jego uzupełnień.

Zgodnie z art. 44 ustawy OOS, organ, w piśmie nr WOOS.4210.2.2011.ES.14 z 12.8.2011r., poinformował Stowarzyszenie, iż zostało ono uznane za stronę i ma możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz sporządzania z nich notatek i odpisów. W trakcie trwania postępowania Stowarzyszenie nie wniosło żadnych uwag i wniosków.

Pismem nr MZD/TN/SS-657/NA-5711/2011 z 02.09.2011r. Miejski Zarząd Dróg w Opolu poinformował, iż inwestycja polegająca na budowie obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej będzie realizowana etapami.

Powiadomienie stron postępowania o powyższym fakcie oraz o braku możliwości załatwienia sprawy w ustawowym terminie nastąpiło w formie obwieszczenia

➤ na tablicy ogłoszeń:

- RDOŚ w Opolu w dniach od 05.09.2011r. do 19.09.2011r.;
- Urzędu Miasta Opola w dniach od 16.09.2011r. do 30.09.2011r.
- Urzędu Miejskiego w Prószkowie w dniach od 08.09.2011r. do 21.09.2011r.;
- Urzędu Gminy Dąbrowa w dniach od 13.09.2011r. do 28.09.2011r.;
- Urzędu Gminy Komprachcice w dniach od 09.09.2011r. do 30.09.2011r.;

➤ w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia tj. przy: skrzyżowaniu ul. Wawrzynka z ul. Prószkowską, ul. Wawrzynka, ul. Hłouszka, skrzyżowaniu ul. Kwoczka z ul. Rafała Urbana, Skrzyżowaniu Wasylewskiego z Kwoczka, ul. Gruntowej, ul. Zbożowej, ul. Wspólnej, ul. Cmentarnej (x2), skrzyżowaniu (przy rondzie) ul. Zbożowej z ul. Wrocławską, ul. Etnografów, ul. Franciszka Kurpiera, ul. Kwoczka, ul. Partyzanckiej, ul. 10 Sudeckiej Dywi. Zmecz. w dniach od 08.09.2011r. do 27.09.2011r.

Po analizie kompletu przedłożonych dokumentów organ stwierdził co następuje.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko omówiono trzy niżej przedstawione warianty lokalizacyjne przedsięwzięcia:

wariant I

Projektowana droga zaczyna się od skrzyżowania typu rondo na ul. Krapkowickiej (obwodnica przebiegać będzie również wiaduktem nad ul. Krapkowicką), przed wjazdem do miasta Opole. W km 0+365 przewidziano budowę wiaduktu nad ul. Prószkowską. W km 1+422, 1+573, 1+832,49, 1+781 przewidziano budowę przepustów, z powodu kolizji projektowanej obwodnicy z istniejącymi rowami. Od tego miejsca trasa prowadzona jest łukiem w kierunku na północno-zachodnim. Następnie w km 2+201 trasa koliduje z rzeką Olszańką. Dalej w kierunku północnym, trasa poprowadzona będzie wiaduktem nad linią kolejową PKP relacji Opole – Nysa. W km 2+819 zaprojektowano budowę wiaduktu nad planowaną do przebudowy ul. Wasylewskiego oraz w km 2+858 nad projektowaną drogą serwisową. W km 3+133 trasa przecina istniejący

ciek, następnie łukiem zmienia kierunek na północny. W km 3+294 obwodnica przechodzić będzie nad łącznicą drogową. Na istniejącym węźle Niemodlińska trasa projektowanej obwodnicy przecina się z linią kolejową PKP relacji Opole – Brzeg. Od tego miejsca trasa zakręca w lewo i przecina istniejące ogródki działkowe. Dalej w kierunku północnym trasa przecina ciek wodny w km 4+625, 4+180 i 4+225. W km 4+548 nad trasą obwodnicy przechodzić będzie ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej. Następnie w kierunku północnym trasa prowadzona będzie po śladzie ul. Zbożowej, wzdłuż cmentarza. Następnie projektowana obwodnica przeprowadzona będzie nad ul. Wrocławską. W km 6+011 i 6+065 trasa przecina istniejące rondo. W km 5+990 - 6+082 przewidziano budowę wiaduktu. Od tego miejsca projektowana droga zmienia lekko kierunek na północno-zachodni. W km 6+617 nad ul. Północną „Bis” trasa przechodzić będzie wiaduktem. W km 7+131 przecina się z istniejącym rowem, gdzie przewiduje się zaprojektowanie przepustu. Koniec trasy i połączenie z drogą krajową 45 zaprojektowano w formie węzła typu trąbka. W ciągu projektowanej trasy przewiduje się wybudowanie pięciu mostów, dziewięciu wiaduktów. Przewiduje się, że wybudowanie projektowanej trasy będzie wymagało wyburzenia: 1 budynku mieszkalnego, 3 bud. gospodarczych, 2 bud. portierni, wagi przemysłowej, pozostałości schronu. W celu zapewnienia ciągłości dróg układu lokalnego zaplanowano przebudowę dróg lokalnych i zaprojektowano drogi serwisowe.

wariant II

Projektowana droga zaczyna się od skrzyżowania typu rondo na ul. Krapkowickiej, przed wjazdem do miasta Opole. Przebieg trasy od ul. Krapkowickiej do ul. Niemodlińskiej jak w wariantcie I. W km 6+318 zaproponowano budowę wiaduktu nad ul. Wspólną oraz w km 6+389 nad ul. Wrocławską. Następnie trasa zmienia kierunek na północno-zachodni, a w km 6+965 przewidziano budowę wiaduktu nad ul. Północną „Bis”. W km 7+437 obwodnica przecina się z istniejącym rowem, gdzie zaprojektowano przepust. Koniec trasy i połączenie z drogą krajową 45 zaprojektowano w formie węzła typu trąbka. Na projektowanej trasie przewiduje się wybudowanie pięciu mostów, dziewięciu wiaduktów i jednej estakady. Przewiduje się, że wybudowanie projektowanej trasy będzie wymagało wyburzenia jednego zakładu produkcyjnego /4 budynki/ w rejonie km 6+200,00, 1 budynku mieszkalnego, 2 bud. gospodarczych. Trasa przebiegu obwodnicy w wariantcie II jest najbardziej odsunięta w kierunku zachodnim (w porównaniu do pozostałych wariantów).

wariant III

Projektowana droga zaczyna się od skrzyżowania typu rondo na ul. Krapkowickiej, przed wjazdem do miasta Opole. Przebieg trasy od ul. Krapkowickiej do ul. Niemodlińskiej jak w wariantcie I. Od tego miejsca w kierunku północnym trasa biegnie wzdłuż bocznic kolejowej. W km 4+516 przewidziano wybudowanie wiaduktu nad ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej. Następnie trasa poprowadzona jest górą nad ul. Wrocławską. W km 5+991 trasa projektowanej obwodnicy przecina jezdnię istniejącego ronda. Od tego miejsca trasa lekkim łukiem zmienia kierunek na północno-zachodni i przechodzi nad ul. Północną „Bis”, gdzie przewidziano budowę wiaduktu (km 6+598). W km 7+080 zaprojektowano przepust, w miejscu, gdzie trasa projektowanej obwodnicy przecina się z istniejącym rowem. Koniec trasy i połączenie z drogą krajową 45 zaprojektowano w formie węzła typu trąbka. Na projektowanej trasie przewiduje się wybudowanie pięciu mostów, dziewięciu wiaduktów. Przewiduje się, że wybudowanie projektowanej trasy będzie wymagało wyburzeń: 1 budynku mieszkalnego, 3 bud. gospodarczych, 2 bud. portierni, wagi przemysłowej, pozostałości schronu. Połączenie projektowanej obwodnicy z istniejącym układem drogowym zapewniają pięć węzłów drogowych. W celu zapewnienia ciągłości dróg układu lokalnego zaplanowano przebudowę dróg lokalnych i zaprojektowano drogi serwisowe.

Wariantowy przebieg inwestycji rozpatrywany jest na odcinku od ul. Niemodlińskiej do ul. Wrocławskiej. W przypadku wariantu I planowana trasa biegnie śladem ul. Zbożowej. Poprowadzenie obwodnicy piastowskiej po istniejącym śladzie spowoduje ograniczenie ingerencji w środowisko.

Warianty inwestycyjne różnią się pod względem rozwiązań technicznych, związanych z przebudową sieci elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodno-kanalizacyjnej, budowy odwodnienia. Pod względem przebudowy sieci elektroenergetycznych i teletechnicznych najkorzystniejszy jest wariant II, cechujący się najmniejszą ilością przebudów w wariantowanej części projektu. Przebudowy sieci związane z wariantem II można zrealizować przy minimalnym czasie pozbawienia odbiorców energii elektrycznej. Najtrudniejszy do

wykonania jest wariant III, przebiegający pomiędzy zabudowaniami, gdzie znajdują się sieci elektroenergetyczne i teletechniczne. Wybór tego wariantu wiąże się z przebudową sieci, ingerującą bezpośrednio w instalacje odbiorcy (wymagane zgody przełączanych odbiorców na wykonanie prac na terenie ich posesji). Przebudowy tego typu wiążą się z częstymi wyłączeniami odbiorców w trakcie realizacji projektu.

Pod względem przebudowy sieci wodno – kanalizacyjnej najkorzystniejszy jest wariant II – charakteryzuje się najmniejszą ilością przebudów w wariantowanej części projektu. Najmniej korzystny jest wariant III – wiąże się z przebudową magistrali Dn 500 na długości 1500 m. Ponadto, mała powierzchnia przeznaczona na lokalizację magistrali, spowoduje brak możliwości zachowania wymaganych odległości magistrali od innych obiektów.

Pod względem przebudowy sieci gazowych najbardziej korzystny jest wariant I, ze względu na najmniejszą ilość sieci do przebudowy. Najmniej korzystny natomiast jest wariant II, ponieważ jego realizacja wiąże się z koniecznością przebudowy stacji redukcyjno – pomiarowej. W przypadku realizacji tego wariantu na czas przełączenia znaczna część miasta przez kilka tygodni pozbawiona zostałaby dostaw gazu.

Pod względem budowy odwodnienia drogi najkorzystniejszy jest wariant II, ponieważ charakteryzuje się najmniejszymi kosztami. Najmniej korzystny pod tym względem jest wariant III – z powodu konieczności budowy kolektora zbiorczego, przejmującego wody terenowe i kanalizacji zakładów, zlokalizowanych po wschodniej stronie, przewiertu pod torami, przejście kanałem przez teren do ciek (w rejonie ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej) oraz konieczności skanalizowania rowu odwadniającego w/w ulicę i rowu z terenu zakładu.

Przebieg obwodnicy w wariantcie I będzie kolidował z terenem cmentarza. Realizacja wariantu będzie wymagała zajęcia pasa terenu na obrzeżu Cmentarza Komunalnego o szerokości około 40 m wzdłuż ulicy Zbożowej. Zajęcie tego terenu nastąpi dopiero w ostatnim etapie realizacji inwestycji. Realizacja inwestycji, wiąże się z koniecznością przeprowadzenia ekshumacji i przeniesienia kilkudziesięciu grobów w inne miejsce. Groby te zostały zlokalizowane w działce drogowej. Z informacji przedstawionych w „Raporcie...” wynika, że obiekt ten nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Analizując ilość wyburzeń na etapie realizacji inwestycji stwierdzono, że liczba budynków, przeznaczonych do likwidacji jest w każdym z wariantów porównywalna.

W przypadku przebiegu każdego z analizowanych wariantów ma miejsce kolizja z istniejącymi ogródkami działkowymi, co wiąże się z ryzykiem protestów społecznych. Cały obszar ogródków działkowych zajmuje powierzchnię około 19 ha. Realizacja każdego z analizowanych wariantów wiąże się z konieczności redukcji terenów rekreacyjnych w różnym stopniu. W przypadku wariantu I do likwidacji w fazie realizacji inwestycji przeznaczonych będzie około 1 ha powierzchni tych terenów. W przypadku wariantu II około 4 ha powierzchni, w przypadku wariantu III o ponad 2 ha powierzchni.

Po analizie treści przedłożonych materiałów, biorąc pod uwagę fakt, że wariant wskazany przez inwestora (wariant I) przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko (takich jak np. odpowiednia organizacja robót budowlanych, zastosowanie ekranów akustycznych, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do odbiorników przez urządzenia podczyszczające (np. osadniki) nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko, w niniejszej decyzji organ uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie I.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w Raporcie określono oddziaływanie i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia oraz zaproponowano środki ograniczające potencjalne negatywne oddziaływanie.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji na:

glebę i powierzchnię ziemi – wpływ będą miały przede wszystkim prace związane z wykonaniem robót ziemnych przygotowujących teren pod realizację konstrukcji nawierzchni drogowej.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady budowlane, które będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach, zabezpieczonych przed dostępem osób nieupoważnionych. Ziemia z

wykopów będzie składowana w wyznaczonym miejscu a następnie w możliwie jak największej ilości wykorzystana do prac budowlanych lub do wykonania nasypów.

środowisko wodne - oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne na etapie budowy związane będzie głównie z organizacją budowy oraz jej zaplecza. Zaplecza budowy będą tworzone lokalnie, a służyć będą głównie jako miejsca postojowe maszyn, pojazdów i zaplecze socjalne pracowników.

Zanieczyszczenie wód i gleb w czasie wykonywania robót ziemnych 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 gleb, wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót.

Ww. sytuacje są jednak traktowane jako awaryjne, które przy odpowiednim nadzorze oraz dbałości i porządku na placu budowy nie powinny mieć miejsca.

Obszar, przez który przebiega inwestycja odwadniany jest przez Olszynkę, Ryjec, Kanał Przerzutowy. Teren projektowanej inwestycji zlokalizowany jest na obszarze Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, które zaliczone zostały do obszarów wymagających najwyższej ochrony (GZWP 334, 336, 333) oraz obszarów wymagających wysokiej ochrony (GZWP 335). W związku z powyższym projektowana trasa posiadała będzie zabezpieczenia, uniemożliwiające migrację zanieczyszczeń z drogi do warstwy wodonośnej.

W rejonie inwestycji nie występują czynne ujęcia wód podziemnych, ani też granice stref ochronnych tych ujęć. Najbliższe ujęcie wody ujmujące poziom cenomański zlokalizowane jest po lewej stronie Odry przy ul. Dambonia. Ujęcie to znajduje się poza strefą oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 700 m od projektowanych wariantów inwestycji i aktualnie ujęcie to nie jest eksploatowane i pozostaje w rezerwie technologicznej.

środowisko przyrodnicze

Na obszarze inwestycji ani też w jej bezpośrednim sąsiedztwie brak jest parków narodowych, parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody, obszarów chronionego krajobrazu, użytków ekologicznych, zespołów ekologicznych ani stanowisk dokumentacyjnych.

Z uwagi na fakt, że planowana droga przebiegać będzie w pobliżu dobrze wykształconego płatu łąki świeżej *Arrhenatherum elatioris* (w sąsiedztwie istniejącego nasypu drogi i wzdłuż torowiska) zobowiązano inwestora aby na czas prac budowlanych przedmiotowy płat oznakować (np. taśmą ostrzegawczą) a zaplecze budowy lokalizować wyłącznie w pasie drogowym.

Planowana inwestycja nie leży na wyznaczonych lub projektowanych obszarach Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 względem planowanej inwestycji jest ptasia ostoja Grądy Odrzańskie, która oddalona jest od planowanej inwestycji o około 10 km .

W związku z faktem, iż realizacja projektowanej inwestycji zniszczy częściowo lub całkowicie siedliska gniazdowania co najmniej 5 par lęgowych gąsiorka *Lanius collurio*, a zgodnie z art. 52 ust. 4, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, z późn. zm.) w stosunku do gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną obowiązuje zakaz niszczenia ich siedlisk i ostoi, to w myśl zapisów z art. 56 cytowanej wyżej ustawy, przed realizacją planowanej inwestycji konieczne jest uzyskanie przedmiotowego zezwolenia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska na obszarze swojego działania może zezwolić, w stosunku do gatunków objętych ochroną ścisłą, na czynności podlegające zakazom określonym w art. 52 ust. 4.

powietrze atmosferyczne – w wyniku prowadzonych prac budowlanych do powietrza wprowadzane będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w maszynach i urządzeniach, z przeładunku paliw oraz z procesu kładzenia mas bitumicznych. Z uwagi na charakter budowy, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje te będą ustępować po ich zakończeniu. W celu minimalizacji oddziaływań na powietrze atmosferyczne w trakcie realizacji przedsięwzięcia zobowiązano inwestora do składowania

pylastych materiałów sypkich jedynie w niezbędnych ilościach i do zabezpieczenia ich przed pyleniem przy wietrznej pogodzie np. poprzez zraszanie.

klimat akustyczny - hałas, którego źródłem w czasie budowy będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew, rozbiórze budynków, wykonywaniu wykopów i nasypów itp.) oraz środków transportu, posiadać będzie zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. Obwodnica będzie częściowo przebiegała w rejonie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w rejonie skrzyżowania z DW 414 oraz na km: 0+370 ÷ 0+900, 2+080 ÷ 2+410 i 4+800 ÷ 2+410 po stronie prawej oraz na km: 0+370 ÷ 0+630, 2+080 ÷ 3+950 i 4+800 ÷ 4+ 300 po stronie lewej. Prace budowlane będą prowadzone w niewielkiej odległości lub bezpośrednim sąsiedztwie ww. zabudowy. Maszyny budowlane oraz samochody ciężarowe charakteryzują się wysokim poziomem mocy akustycznej i emitują hałas o dużym natężeniu, jednak będzie on miał charakter średniokresowy i uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac.

dobra materialne i dobra kultury – przebieg trasy obwodnicy w wariantcie I koliduje z cmentarzem. Pod obwodnicą zostanie zajęty pas terenu o szerokości ok. 40 m zlokalizowany na obrzeżu cmentarza wzdłuż ogrodzenia przy ul. Zbożowej co będzie się wiązało z koniecznością przeprowadzenia ekshumacji i przeniesienia kilkudziesięciu grobów, zlokalizowanych na działce drogowej w inne miejsce. Według stanowiska Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Zabytków w Opolu obiekt ten nie podlega ochronie konserwatorskiej (pismo nr ZA-GM-8/2010).

W celu zminimalizowania zagrożenia jakie może powstać dla środowiska podczas ekshumacji zwłok, zgodnie z opinią PPIS w Opolu zobowiązano inwestora do przeprowadzania ekshumacji zgodnie z obowiązującymi przepisami na podstawie warunków określonych w decyzji właściwego inspektora sanitarnego.

Przewidywany wpływ planowanego przedsięwzięcia na etapie eksploatacji na:

glebę i powierzchnię ziemi – w fazie eksploatacji odpady powstawać będą w trakcie prac remontowych oraz porządkowych. Zagrożenie dla powierzchni ziemi i gleb stwarzać mogą jedynie sytuacje awaryjne na drodze, związane z przewożeniem szkodliwych substancji. Eksploatacja drogi generować będzie takie odpady jak:

- odpady w postaci zawiesiny mineralnej gromadzonej w osadnikach (lub innych urządzeniach oczyszczających);
- odpady z czyszczenia ulic.

Za gospodarkę ww. odpadami odpowiedzialna będzie firma świadcząca usługi w zakresie utrzymania pasa drogowego i urządzeń towarzyszących w odpowiednim stanie technicznym, posiadająca odpowiednie zezwolenia.

wody powierzchniowe i podziemne- do źródeł zanieczyszczeń środowiska wodnego w pobliżu tras komunikacyjnych należy zaliczyć zanieczyszczenia powstające w sposób ciągły, związane z ruchem pojazdów i utrzymywaniem zimowym nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Zanieczyszczenia powstające w sposób ciągły są powodowane przede wszystkim przez:

- emisję spalin;
- ścieranie nawierzchni dróg, opon oraz elementów ciernych pojazdów;
- stosowanie środków zimowego utrzymania dróg;
- wszelkiego rodzaju nieszczelności pojazdów prowadzące do gubienia po drodze substancji ciekłych, sypkich oraz innych przewożonych towarów.

Zanieczyszczenia środowiska wodnego występują najczęściej w postaci spływów powierzchniowych (deszczowych i roztopowych) w formie zawiesin, roztworów i substancji powierzchniowoczynnych.

Należą do nich głównie:

- związki organiczne (węglowodory alifatyczne, aromatyczne i naftenowe);
- związki nieorganiczne metali ciężkich i chloru;

- związki biogenne azotu, fosforu i węgla.

Na wielkość koncentracji zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych ma wpływ wiele czynników. Są to między innymi: natężenie i struktura ruchu pojazdów, rodzaj nawierzchni drogi, lokalne warunki klimatyczne (częstość i intensywność opadów atmosferycznych), zdolności ochronne otoczenia drogi. Wpływ ww. czynników zależy od jakości wykonania drogi, a przede wszystkim rodzaju nawierzchni i odwodnienia.

W przypadku wód podziemnych znaczący jest fakt, że projektowana obwodnica przebiega nad obszarami GZWP, objętych strefami OWO (obszar wysokiej ochrony) i ONO (obszar najwyższej ochrony). Ochronę środowiska gruntowo-wodnego stanowić będzie odpowiednio zaprojektowany system odwodnienia dla przedmiotowej obwodnicy. Nie przewiduje się poważnych zakłóceń w środowisku gruntowo - wodnym, pod warunkiem stosowania się do warunków i zaleceń określonych w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestycja przy wykonaniu zaproponowanych w niniejszym raporcie urządzeń ochronnych nie spowoduje zmian hydrochemicznych w środowisku gruntowo - wodnym.

Zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń w systemie kanalizacji deszczowej (osadników), spowoduje, że wielkości stężeń zawiesiny ogólnej w ciekach deszczowych nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Z informacji zawartych w raporcie wynika, że nie wystąpią wartości stężeń dopuszczalnych węglowodorów ropopochodnych w warunkach normalnej eksploatacji drogi, poważne awarie natomiast zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych, a ocena ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej.

W celu ochrony wód przed zanieczyszczeniem, przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych z jezdni, zastosowane zostaną urządzenia ochrony środowiska takie jak: osadniki.

Z uwagi na brak precyzyjnego określenia sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych w tym rozwiązaniu dotyczących posadowienia i pojemności zbiorników retencyjnych przewidzianych do zastosowania w układzie odwodnienia oraz ewentualnej ingerencji w ciek wodny, w pkt IV 1 a i b niniejszej decyzji, nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w powyższym zakresie w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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 paliw takie jak: tlenek węgla, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył zawieszony oraz węglowodory alifatyczne. Dodatkowo, wystąpi również zanieczyszczenie powietrza spowodowane ścieraniem się opon, nawierzchni dróg, wykładzin hamulców i sprzęgła.

Z informacji zawartych w Raporcie wynika, że emisja zanieczyszczeń do powietrza (w tym dwutlenku azotu) dla prognozowanego obciążenia ruchem dla roku 2022 i 2037 nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza terenem pasa drogowego. Jedynie w miejscu krzyżowania się obwodnicy z drogą krajową DK 45 wykazano przekroczenie wartości dyspozycyjnej NO₂. Jednak przewidziane do realizacji w tym miejscu ekrany akustyczne obsadzone pnąciami przyczynią się do ograniczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń do obszaru pasa drogowego.

Planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na stan powietrza atmosferycznego na terenie miasta Opola poprzez poprawę przepustowości ruchu tranzytowego, z ominięciem centrum miasta Opole.

klimat akustyczny - w związku z wykazanymi w przedłożonych obliczeniach, przekroczeniami wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zarówno w porze dziennej jak i w porze nocnej, na terenach chronionych akustycznie, w punkcie III.5 niniejszej decyzji, dla ochrony tych terenów, przewidziano zastosowanie ekranów akustycznych. Zastosowanie ekranów akustycznych o odpowiednich długościach i wysokościach ograniczy oddziaływanie poziomu hałasu na przedmiotowych terenach. Z uwagi na brak precyzyjnego określenia lokalizacji ekranów, w pkt IV 1 c niniejszej decyzji, nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w powyższym zakresie w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Tereny, zlokalizowane w km. od ok. 000 + 400 po stronie prawej i lewej oraz w km. od 000 + 900 do 000 + 2100 po stronie prawej, zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego dla miasta Opola w rejonie: Obwodnicy Północnej, ulicy Wrocławskiej i Niemodlińskiej, Szczepanowic, oraz Wójtowej Wsi

przeznaczone są pod zabudowę mieszkaniową wielo i jednorodziną. Obecnie tereny te nie są zagospodarowane zgodnie ze swoim przeznaczeniem i w związku z tym nie przewiduje się środków ochrony akustycznej w celu ich ochrony.

środowisko przyrodnicze – teren, przez który będzie przebiegać projektowane przedsięwzięcie w chwili obecnej jest już w znacznej części przekształcony przez człowieka, a więc nie przewiduje się aby eksploatacja inwestycji mogła w sposób znaczący wpłynąć na stan środowiska przyrodniczego na tym terenie.

Realizacja jak i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie powodowała zagrożenia wystąpieniem poważnej awarii.

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.

Ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz brak powiązań z innymi przedsięwzięciami, nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań;

Po analizie treści wniosku, biorąc pod uwagę okoliczności wymienione w art. 82 ust. 2 ustawy OOS organ zważył i uznał, że posiadane na etapie wydawania decyzji dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, w związku z czym należy ponownie przeanalizować wpływ przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w zakresie:

- a) sposobu odprowadzania wód opadowych i roztopowych w tym rozwiązań dotyczących posadowienia i pojemności zbiorników retencyjnych przewidzianych do zastosowanych w układzie odwodnienia,
- b) warunków ewentualnej regulacji istniejących cieków powierzchniowych,
- c) lokalizacji i paramentów ekranów akustycznych.

Z informacji przekazanych przez Miejski Zarząd Dróg w Opolu wynika, że inwestycja będzie realizowana etapowo, w związku z czym ponowna ocena oddziaływania inwestycji na środowisko będzie prowadzona dla poszczególnych zakresu przedsięwzięcia objętych wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

Organ, korzystając z uprawnienia, jakie daje przepis art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS, w celu porównają ustaleń zawartych w niniejszej decyzji, raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, uznał również za niezbędne nałożenie na Miejski Zarząd Dróg w Opolu obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, w zakresie:

- a) oceny skuteczności zastosowanych urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe odprowadzane z terenu nawierzchni jezdni obwodnicy,
- b) oceny skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych, mających na celu zapewnienie ochrony przed hałasem na terenach chronionych akustycznie,
- c) porównania ustaleń zawartych w raporcie, dotyczących oddziaływania akustycznego obwodnicy na pozostałych terenach chronionych akustycznie, poza terenami chronionymi ekranami, z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko.

Analizę należy wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedmiotowej obwodnicy do użytkowania (w przypadku realizacji obwodnicy etapami po oddaniu do użytkowania każdego z odcinków) i przedstawić ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania.

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

- opinię właściwego organu inspekcji sanitarnej;

- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko; wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa
- wydał niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja zawiera informację o przeprowadzonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa oraz uzasadnienie stanowiska w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej oraz wykonania analizy porealizacyjnej.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy OOS decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o których mowa w art. 72 ust.1 tej ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.), niniejsza decyzja nie podlega opłacie skarbowej.

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.

Załącznik:

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

Otrzymują:

1. Pan Sławomir Teliczan – pełnomocnik Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu
ul. Żółkiewskiego 21/12, 41-800 Zabrze

Do wiadomości:

1. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane przez obwieszczenie w trybie art. 49 K.p.a.
2. aa

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy Piastowskiej odcinek od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej będzie realizowane w wariantcie I wskazanym przez inwestora.

Planowana inwestycja ma na celu:

- poprawę przepustowości ruchu tranzytowego, z ominięciem centrum miasta Opole,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu tranzytowego w korytarzu DK nr 45,
- poprawę warunków ekologicznych mieszkańców miasta Opole, mieszkających w istniejącym korytarzu DK nr 45.

Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na działkach nr:

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 7

dz.nr: 1/10; 1/11; 1/12; 1/15; 1/16; 1/17; 1/20; 1/21; 1/22; 1/23; 1/24; 1/25; 2/2; 2/4; 3/1; 3/2; 9/5; 9/9; 98; 101/1; 101/2; 101/3;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 27,

dz. nr: 9/2; 9/5; 9/6;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 28,

dz. nr: 1/4; 1/5; 2; 3/3; 3/4; 3/5; 3/6; 3/7; 3/8; 4/12; 4/5; 8/2; 8/5; 8/6; 9/1; 9/2; 9/3; 9/4; 10/1; 10/3; 10/4; 30/1; 30/4; 31/3; 31/4; 46/15; 46/4; 46/5; 47/13; 47/14; 47/15; 47/16; 47/2; 47/3; 47/8; 49/1; 49/2; 49/3; 60/1; 60/2; 60/4; 60/7; 63/1; 63/2; 63/3; 70/2; 70/3; 70/4; 71/2; 71/3; 71/4; 72/2; 72/3; 72/4; 80/1; 80/2; 80/3; 80/4; 81/1; 81/2; 81/3; 96/2; 97/2; 98/1; 98/17; 98/18; 98/19; 98/2; 98/8; 231;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 29,

dz. nr: 1/1; 1/3; 3/3; 31; 4/3; 4/9; 5/17; 5/25; 5/8; 6; 7/10; 7/9; 9; 13/4; 14/1; 14/2; 15/10; 15/11; 16/11; 16/12; 16/13; 16/3; 17/7; 17/8; 17/9; 18/10; 18/5; 18/9; 19/3; 19/5; 19/6; 21/10; 21/14; 21/15; 22; 23/8; 23/9; 24/14; 24/24; 24/25; 24/26; 25; 26/21; 26/22*;26/6;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 30,

dz. nr: 1/10; 1/13; 1/20; 1/21; 1/22; 1/26; 1/27; 1/30; 1/37; 1/37; 1/4; 1/5; 1/8; 3/1; 27/1; 27/5; 27/6; 73/1; 74/1; 74/2; 100;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 31,

dz. nr: 39/2; 40/7; 42/8; 42/15; 43; 44; 45/10; 45/13; 45/18; 45/19; 45/2; 45/20; 45/22; 45/23; 45/24; 45/7; 45/8; 45/9;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 61,

dz. nr: 15/2; 17/1; 17/6; 18/1; 19; 20/4; 20/5;

Miasto Opole, obręb Półwieś, arkusz mapy 62,

dz.nr: 1/3; 2; 4/1; 9/2; 9/5; 9/10; 9/12; 9/14; 9/18; 9/20; 9/22; 9/23; 10/1; 10/2; 11/1; 11/3; 11/7; 11/8; 12/1; 12/11; 12/12; 12/14; 12/17; 12/19; 12/2; 12/21; 12/22; 12/3; 13/1; 13/2; 13/3; 14;

Miasto Opole, obręb Bierkowice, arkusz mapy 2,

dz. nr: 208/64; 211/64; 215/64; 629/64; 632/64; 633/64; 638/64; 640/64; 641/64;

Miasto Opole, obręb Bierkowice, arkusz mapy 7,

dz. nr: 220/64; 628/132; 630/64; 631/64; 634/64; 635/64; 637/64; 639/64; 642/64; 643/64; 1115/64; 1117/132;

Miasto Opole, obręb Bierkowice, arkusz mapy 8,

dz. nr: 221/64; 1118/132;

Miasto Opole, obręb Bierkowice, arkusz mapy 11,

dz. nr: 133; 1135/72

Miasto Opole, obręb Szczepanowice, arkusz mapy 31,

dz. nr: 42/5; 46; 52/1; 52/2; 53/1; 53/2; 53/3; 54/1; 54/2; 54/3; 57/1; 57/2; 58; 59/1; 59/2; 60/1; 60/2; 61/1; 61/3; 61/4; 61/5; 62/1; 62/3; 62/4; 62/5; 63/1; 63/3; 63/4; 63/5; 64/3; 64/4; 64/5; 65/3; 65/4; 66/3; 66/4; 67/3; 67/4; 76/4; 77/1; 78; 79/1; 79/2; 80; 81; 82; 83/1; 87/2; 88/1; 88/2; 89; 90/1; 90/2; 91/1; 91/2;

92/1; 92/2; 93/1; 93/2; 94; 139/2; 139/3; 140/2; 140/3; 140/4; 141/2; 141/6; 141/7; 141/8; 141/9; 142/1; 142/2; 143/3; 143/6; 144; 151/5; 152/3; 152/4; 152/5; 152/6; 155/1; 155/2;

Miasto Opole, obręb Szczepanowice, arkusz mapy 33,
dz. nr: 2; 7; 8/6; 8/7; 17/1; 17/2;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 1,
dz. nr: 17/3; 21/3; 22/3; 23/3; 24/3; 25/3; 26/3; 27/3; 28/3; 29/3; 30/3; 31/3; 32/3; 45; 46; 47; 48; 49; 50;
51; 52; 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 62; 63; 64; 65; 66;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 2,
dz. nr: 32/1; 32/2; 33/1; 33/4; 33/5; 34; 35/1; 35/2; 35/3; 35/5; 35/6; 36/1; 36/2; 36/3; 37; 38; 39;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 3,
dz. nr: 1; 2/1; 2/2; 2/3; 3/1; 3/2; 3/3; 3/4; 4/1; 4/2; 4/3; 5/1; 5/2; 6/1; 6/2; 7/1; 7/2; 8/1; 8/2; 8/3; 9/1; 9/2;
10/1; 10/2; 10/3; 11/1; 11/2; 12/1; 12/2; 13/1; 14/1; 14/2; 16/1; 16/2; 16/3; 17/1; 17/2; 18/1; 18/2; 18/3;
19/1; 19/2; 20/1; 20/2; 21/1; 21/2; 21/3; 22/1; 22/2; 23/1; 23/2; 23/3; 25/2; 29/2; 30; 31; 32; 35/4; 24/3;
26/3; 27/3; 28/3; 33/3; 34/2; 34/3; 36;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 4,
dz. nr: 13; 15; 21; 27

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 5,
dz. nr: 18/1; 18/2

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 6,
dz. nr: 1/2; 2; 3; 4/2; 5/2; 6/2; 7; 8; 9; 10/2; 11/2; 12/2; 13/2; 14/2; 15/1; 15/2; 16/1; 16/2; 17/1; 17/2; 18;
24; 25; 28; 29; 30; 31; 35; 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 51; 52/1; 52/2; 52/3; 53;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 7,
dz. nr: 1; 3; 14; 15; 16; 17; 18; 22; 23;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 12,
dz. nr: 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 13,
dz. nr: 1; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 17; 18

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 14,
dz. nr: 18; 19; 20/2; 31

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 19,
dz. nr: 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 52; 53;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 21,
dz. nr: 66; 69; 70; 72; 73; 74; 77; 78; 80/19; 80/20; 91; 93; 96; 98; 102;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 24,
dz. nr: 18; 30; 31; 32/1; 32/2; 33

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 25,
dz. nr: 11; 12; 13; 14;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 26,
dz. nr: 1; 2/1; 2/2; 7/3; 8; 11; 14/2; 12; 16; 20/1; 20/2; 21/1; 21/2; 22/1; 22/2; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29;
30;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 27,
dz. nr: 11; 12; 13; 14;

Gmina Prószków, obręb Górki, arkusz mapy 1,
dz. nr: 78/1

Gmina Prószków, obręb Winów, arkusz mapy 1,
dz. nr: 879/35; 1754/35; 599/237

Gmina Komprachcice, obręb Chmielowice, arkusz mapy 4,
dz. nr: 19; 179; 386/30

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę drogi krajowej klasy GP od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej o długości ok. 7,8 km ,
- skomunikowanie działek, które zostaną odcięte od dróg publicznych przez projektowaną,
- budowę 9 wiaduktów w ciągu drogi nad drogami poprzecznymi,
- budowę 5 mostów;
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń infrastruktury technicznej (oświetlenie uliczne, urządzenia sterowania ruchem),
- przebudowę urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją (cieki wodne, sieć wodociągowa, kanalizacyjna, sieć gazowa, kable teletechniczne, linie napowietrzne teletechniczne, linie napowietrzne energetyczne, oświetlenie uliczne).

Projektowana droga zaczyna się od skrzyżowania typu rondo na ul. Krapkowickiej, przed wjazdem do miasta Opole. W km 0+365.03 przewidziano budowę wiaduktu nad ul. Prószkowską. W km 1+422.27, 1+573.00, 1+832,49, 1+781.20 przewidziano budowę przepustów, z powodu kolizji projektowanej obwodnicy z istniejącymi rowami. Od tego miejsca trasa prowadzona jest łukiem w kierunku na północno-zachodnim. Następnie w km 2+201.61 trasa koliduje z rzeką Olszanką. Dalej w kierunku północnym, trasa poprowadzona będzie wiaduktem nad linią kolejową PKP relacji Opole – Nysa. W km 2+819.56 zaprojektowano budowę wiaduktu nad przebudowywaną ul. Wasylewskiego oraz w km 2+858.29 nad projektowaną drogą serwisową. W km 3+133.71 trasa przecina istniejący ciek, następnie łukiem zmienia kierunek na północny. W km 3+294.61 nad obwodnicą przechodzić będzie łącznica kolejowa. Na istniejącym węźle Niemodlińska trasa projektowanej obwodnicy przecina się z linią kolejową PKP relacji Opole – Brzeg. Od tego miejsca trasa zakręca w lewo i przecina istniejące ogródki działkowe. Dalej w kierunku północnym trasa przecina ciek wodne w km 4+62.51, 4+180.00 i 4+225.00. W km 4+543.97 nad trasą obwodnicy przechodzić będzie ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej. Następnie w kierunku północnym trasa prowadzona będzie po śladzie ul. Zbożowej, wzdłuż cmentarza. Następnie projektowana obwodnica przeprowadzona będzie nad ul. Wrocławską. W km 6+011.13 i 6+065.64 trasa przecina istniejące rondo. W km 5+990.00 - 6+082.00 przewidziano budowę wiaduktu. Od tego miejsca projektowana droga zmienia lekko kierunek na północno- zachodni. W km 6+612.34 nad ul. Północną „Bis” trasa przechodzić będzie wiaduktem. W km 7+131.88 przecina się z istniejącym rowem, gdzie przewiduje się zaprojektowanie przepustu. Koniec trasy i połączenie z drogą krajową 45 zaprojektowano w formie węzła typu trąbka. W ciągu projektowanej trasy przewiduje się wybudowanie pięciu mostów, dziewięciu wiaduktów. Przewiduje się, że wybudowanie projektowanej trasy będzie wymagało wyburzeń: 1 budynku mieszkalnego, 3 bud. gospodarczych, 2 bud. portierni, wagi przemysłowej, pozostałości schronu. Ze względu na zajęcie ul. Zbożowej pod ślad Obwodnicy Piastowskiej przewidziano zmianę obsługi tego terenu. Zaprojektowano drogę zbiorczą o przebiegu równoległym do ul. Zbożowej. Całkowita długość projektowanej drogi wynosi 7,872 km

Obiekty inżynierskie:

NAZWA OBIEKTU	km koncepcji
WD_0.003 Wiadukt nad ul. Krapkowicką	0+003
WD_0.365 Wiadukt nad ulicą Prószkowską	0+365
MD_2.201 Most nad rzeką Olszanką,	2+201
MD_2.201 Most nad rzeką Olszanką	2+201
MD_2.201 Most nad rzeką Olszanką, droga serwisowa lewa	2+201
WD_2.840 Wiadukt nad linią kolejową, ul. Wasylewskiego i droga serwisową	2+840
WD_3.294 Wiadukt nad Obwodnicą Piastowską	3+294
WD_3.738 Wiadukt nad linią kolejową, Węzeł Niemodlińska	3+738
WD_4.548 Wiadukt nad Obwodnicą Piastowską, w ciągu 10SDZ	4+548

WD_6.038 Wiadukt nad ul. Wrocławską	6+038
WD_6.617 Wiadukt nad ulicą Północną "BIS"	6+617
„MD_7.168 Most nad ciekim Ryjec	7+168
WD_7.396 Wiadukt nad Obwodnicą Północną	7+396
MO_0.447 Most nad ciekim Ryjec w ciągu Obwodnicy Północnej",	0+447

Parametry obwodnicy:

- klasa drogi GP,
- przekrój dwujezdniowy dwukierunkowy,
- prędkość projektowa 70 km/h,
- prędkość miarodajna 90 km/h,
- nośność 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość pasa ruchu 3.50m,
- szerokość jezdni głównej $0.50\text{ m} + 2 \times 3.50\text{ m} + 2.00\text{ m} = 9.50\text{ m}$,
- szer. jezdni głównej z pasami włączeń $0.50\text{ m} + 2 \times 3.50\text{ m} + 3.50\text{ m} + 1.0\text{ m} = 12.00\text{ m}$,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej 2%,
- szerokość pasa dzielącego 4.00 m,
- szerokość poboczy gruntowych 1.50 m,
- pochylenie podłużne 0.50% + 4.80%.

92/1; 92/2; 93/1; 93/2; 94; 139/2; 139/3; 140/2; 140/3; 140/4; 141/2; 141/6; 141/7; 141/8; 141/9; 142/1; 142/2; 143/3; 143/6; 144; 151/5; 152/3; 152/4; 152/5; 152/6; 155/1; 155/2;

Miasto Opole, obręb Szczepanowice, arkusz mapy 33,

dz. nr: 2; 7; 8/6; 8/7; 17/1; 17/2;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 1,

dz. nr: 17/3; 21/3; 22/3; 23/3; 24/3; 25/3; 26/3; 27/3; 28/3; 29/3; 30/3; 31/3; 32/3; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 52; 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 62; 63; 64; 65; 66;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 2,

dz. nr: 32/1; 32/2; 33/1; 33/4; 33/5; 34; 35/1; 35/2; 35/3; 35/5; 35/6; 36/1; 36/2; 36/3; 37; 38; 39;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 3,

dz. nr: 1; 2/1; 2/2; 2/3; 3/1; 3/2; 3/3; 3/4; 4/1; 4/2; 4/3; 5/1; 5/2; 6/1; 6/2; 7/1; 7/2; 8/1; 8/2; 8/3; 9/1; 9/2; 10/1; 10/2; 10/3; 11/1; 11/2; 12/1; 12/2; 13/1; 14/1; 14/2; 16/1; 16/2; 16/3; 17/1; 17/2; 18/1; 18/2; 18/3; 19/1; 19/2; 20/1; 20/2; 21/1; 21/2; 21/3; 22/1; 22/2; 23/1; 23/2; 23/3; 25/2; 29/2; 30; 31; 32; 35/4; 24/3; 26/3; 27/3; 28/3; 33/3; 34/2; 34/3; 36;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 4,

dz. nr: 13; 15; 21; 27

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 5,

dz. nr: 18/1; 18/2

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 6,

dz. nr: 1/2; 2; 3; 4/2; 5/2; 6/2; 7; 8; 9; 10/2; 11/2; 12/2; 13/2; 14/2; 15/1; 15/2; 16/1; 16/2; 17/1; 17/2; 18; 24; 25; 28; 29; 30; 31; 35; 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 51; 52/1; 52/2; 52/3; 53;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 7,

dz. nr: 1; 3; 14; 15; 16; 17; 18; 22; 23;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 12,

dz. nr: 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 13,

dz. nr: 1; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 17; 18

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 14,

dz. nr: 18; 19; 20/2; 31

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 19,

dz. nr: 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45; 46; 47; 48; 49; 50; 51; 52; 53;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 21,

dz. nr: 66; 69; 70; 72; 73; 74; 77; 78; 80/19; 80/20; 91; 93; 96; 98; 102;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 24,

dz. nr: 18; 30; 31; 32/1; 32/2; 33

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 25,

dz. nr: 11; 12; 13; 14;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 26,

dz. nr: 1; 2/1; 2/2; 7/3; 8; 11; 14/2; 12; 16; 20/1; 20/2; 21/1; 21/2; 22/1; 22/2; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29; 30;

Miasto Opole, obręb Wójtowa Wieś, arkusz mapy 27,

dz. nr: 11; 12; 13; 14;

Gmina Prószków, obręb Górki, arkusz mapy 1,

dz. nr: 78/1

Gmina Prószków, obręb Winów, arkusz mapy 1,

dz. nr: 879/35; 1754/35; 599/237

Gmina Komprachcice, obręb Chmielowice, arkusz mapy 4,

dz. nr: 19; 179; 386/30

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę drogi krajowej klasy GP od obwodnicy północnej do ul. Krapkowickiej o długości ok. 7,8 km ,
- skomunikowanie działek, które zostaną odcięte od dróg publicznych przez projektowaną,
- budowę 9 wiaduktów w ciągu drogi nad drogami poprzecznymi,
- budowę 5 mostów;
- budowę urządzeń ochrony środowiska,
- budowę urządzeń infrastruktury technicznej (oświetlenie uliczne, urządzenia sterowania ruchem),
- przebudowę urządzeń i obiektów kolidujących z inwestycją (cieki wodne, sieć wodociągowa, kanalizacyjna, sieć gazowa, kable teletechniczne, linie napowietrzne teletechniczne, linie napowietrzne energetyczne, oświetlenie uliczne).

Projektowana droga zaczyna się od skrzyżowania typu rondo na ul. Krapkowickiej, przed wjazdem do miasta Opole. W km 0+365.03 przewidziano budowę wiaduktu nad ul. Prószkowską. W km 1+422.27, 1+573.00, 1+832,49, 1+781.20 przewidziano budowę przepustów, z powodu kolizji projektowanej obwodnicy z istniejącymi rowami. Od tego miejsca trasa prowadzona jest łukiem w kierunku na północno-zachodnim. Następnie w km 2+201.61 trasa koliduje z rzeką Olszanką. Dalej w kierunku północnym, trasa poprowadzona będzie wiaduktem nad linią kolejową PKP relacji Opole – Nysa. W km 2+819.56 zaprojektowano budowę wiaduktu nad przebudowywaną ul. Wasylewskiego oraz w km 2+858.29 nad projektowaną drogą serwisową. W km 3+133.71 trasa przecina istniejący ciek, następnie łukiem zmienia kierunek na północny. W km 3+294.61 nad obwodnicą przechodzić będzie łącznica kolejowa. Na istniejącym węźle Niemodlińska trasa projektowanej obwodnicy przecina się z linią kolejową PKP relacji Opole – Brzeg. Od tego miejsca trasa zakręca w lewo i przecina istniejące ogródki działkowe. Dalej w kierunku północnym trasa przecina cieki wodne w km 4+62.51, 4+180.00 i 4+225.00. W km 4+543.97 nad trasą obwodnicy przechodzić będzie ul. 10 Sudeckiej Dywizji Zmechanizowanej. Następnie w kierunku północnym trasa prowadzona będzie po śladzie ul. Zbożowej, wzdłuż cmentarza. Następnie projektowana obwodnica przeprowadzona będzie nad ul. Wrocławską. W km 6+011.13 i 6+065.64 trasa przecina istniejące rondo. W km 5+990.00 - 6+082.00 przewidziano budowę wiaduktu. Od tego miejsca projektowana droga zmienia lekko kierunek na północno- zachodni. W km 6+612.34 nad ul. Północną „Bis” trasa przechodzić będzie wiaduktem. W km 7+131.88 przecina się z istniejącym rowem, gdzie przewiduje się zaprojektowanie przepustu. Koniec trasy i połączenie z drogą krajową 45 zaprojektowano w formie węzła typu trąbka. W ciągu projektowanej trasy przewiduje się wybudowanie pięciu mostów, dziewięciu wiaduktów. Przewiduje się, że wybudowanie projektowanej trasy będzie wymagało wyburzeń: 1 budynku mieszkalnego, 3 bud. gospodarczych, 2 bud. portierni, wagi przemysłowej, pozostałości schronu. Ze względu na zajęcie ul. Zbożowej pod ślad Obwodnicy Piastowskiej przewidziano zmianę obsługi tego terenu. Zaprojektowano drogę zbiorczą o przebiegu równoległym do ul. Zbożowej. Całkowita długość projektowanej drogi wynosi 7,872 km

Obiekty inżynierskie:

NAZWA OBIEKTU	km koncepcji
WD_0.003 Wiadukt nad ul. Krapkowicką	0+003
WD_0.365 Wiadukt nad ulicą Prószkowska	0+365
MD_2.201 Most nad rzeką Olszanką,	2+201
MD_2.201 Most nad rzeką Olszanką	2+201
MD_2.201 Most nad rzeką Olszanką, droga serwisowa lewa	2+201
WD_2.840 Wiadukt nad linią kolejową, ul. Wasylewskiego i droga serwisową	2+840
WD_3.294 Wiadukt nad Obwodnicą Piastowską	3+294
WD_3.738 Wiadukt nad linią kolejową, Węzeł Niemodlińska	3+738
WD_4.548 Wiadukt nad Obwodnicą Piastowską, w ciągu 10SDZ	4+548

WD_6.038	Wiadukt nad ul. Wrocławską	6+038
WD_6.617	Wiadukt nad ulicą Północna "BIS"	6+617
.MD_7.168	Most nad ciekim Ryjec	7+168
WD_7.396	Wiadukt nad Obwodnicą Północną	7+396
MO_0.447	Most nad ciekim Ryjec w ciągu Obwodnicy Północnej	0+447

Parametry obwodnicy:

- klasa drogi GP,
- przekrój dwujezdniowy dwukierunkowy,
- prędkość projektowa 70 km/h,
- prędkość miarodajna 90 km/h,
- nośność 115 kN/oś,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość pasa ruchu 3.50m,
- szerokość jezdni głównej $0.50\text{ m} + 2 \times 3.50\text{ m} + 2.00\text{ m} = 9.50\text{ m}$,
- szer. jezdni głównej z pasami włączeń $0.50\text{ m} + 2 \times 3.50\text{ m} + 3.50\text{ m} + 1.0\text{ m} = 12.00\text{ m}$,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej 2%,
- szerokość pasa dzielącego 4.00 m,
- szerokość poboczy gruntowych 1.50 m,
- pochylenie podłużne 0.50% + 4.80%.

[Handwritten signature]
[Handwritten text]

