

Uwagi uooś: obwodnica piastowska

Tomasz Wollny 10.10.2011

<http://STE-Silesia.org/obwodnica/uwagi.pdf>

Str. 5 – (1.2) zakres opracowania

Raport środowiskowy powinien być zgodny z zakresem z art. 66 ustawy oos a nie art. 59 wymienionej w raporcie ustawy.

Str. 5 – (1.3) źródła informacji

Uderza fakt, że wszystkie opracowania i wytyczne są sprzed roku 2008, tj. sprzed wejścia w życie nowej ustawy o udzielaniu informacji o środowisku i jego ochronie (15.10.2008), która wyznacza nowe standardy w opracowywaniu raportów oddziaływania na środowisko dla inwestycji liniowych. Nie bardzo też jest zrozumiałe, jak Studium uwarunkowań przestrzennych i zagospodarowania Miasta **Torunia** z roku 2006 miałyby pomóc w tym opracowywaniu. Opolskie studium¹ uwarunkowań zostało uchwalone w sierpniu 2010 roku.

Str. 21 – (2.1.7) Program OPERAT 2000

Wbrew twierdzeniom autorów raportów program OPERAT 2000 nie mógł zostać wykonany na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z roku 2010, gdyż zgodnie z informacją podaną na stronie autorów tego programu (http://www.proeko-rs.pl/powietrze_operat2000.html) program ten od roku 2009 nie jest aktualizowany i został zastąpiony przez program OPERAT FB. Istnieją więc wątpliwości, czy program ten posiada odpowiednią homologację Ministra Środowiska. Rozporządzenia z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z dnia 3 lutego 2010) różni się jednak od wcześniejszego rozporządzenia, m.in. w wartościach odniesienia dla arsenu czy niklu lub kadmu.

Str. 71 – (7.2.5) Oddziaływanie na wody powierzchniowe

Autorzy na stronie 71 wymieniają następujące przyczyny i skutki oddziaływania inwestycji na środowisko wodne:

Zanieczyszczenia powstające w sposób ciągły są powodowane przede wszystkim przez:

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

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

¹ http://bu.um.opole.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=86&Itemid=114

Należą do nich głównie: (podkreślenia STE Silesia)

- związki organiczne (**węglowodory** alifatyczne, **aromatyczne** i **naftenowe**),
- związki **nieorganiczne metali ciężkich i chloru**,
- związki **biogenne azotu, fosforu i węgla**

W dalszej części raportu (12.3.2 str. 107) autorzy raportu wskazują na wartości wód podziemnych: (podkreślenia STE Silesia)

*Teren projektowanej inwestycji zlokalizowany jest obszarze Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, które zaliczone zostały do obszarów wymagających ochrony w postaci **obszarów najwyższej ochrony (GZWP 334, 336, 333)** oraz **obszaru wysokiej ochrony (GZWP 335)**.*

Z uwagi na charakter poszczególnych zbiorników, budowę geologiczną oraz warunki hydrogeologiczne tego rejonu wskazane jest, aby projektowana trasa posiadała zabezpieczenia, uniemożliwiające migrację zanieczyszczeń z drogi do warstwy wodonośnej

W związku z tym dziwi, że autorzy w opisie oddziaływania skupili się **jedynie** na emisji zawiesiny oraz substancji ropopochodnych do wód powierzchniowych (tab. 24-25 str.106).

Przed wszystkim brakuje w raporcie:

- wskazania, z jakiej powierzchni jezdni będzie spływ powierzchniowy (m²)
- wskazania, jaki jest średni opad w ciągu roku na terenie inwestycji (l/a)
- wyliczenia na podstawie tych wskazań oraz wielkości stężenia emisji podanych przez IOS w tabelach 24-25 na stronie 106 raportu, jaki jest **ładunek** roczny (kg/rok):
 - chlorków
 - węglowodorów alifatycznych
 - metali ciężkich w tym kadmu (ścieranie opon)
 - azotu amonowego i azotanowego
 - fosforu ogólnego
 - substancji wyemitowanych w wyniku katastrofy drogowej lub awarii

W dalszej części brakuje wskazania, gdzie (do jakich jednolitych części wód) tak dokładnie odpłynie woda, która przejdzie przez osadniki ropopochodnych i zawiesin. Pytanie jest zasadne z dwóch głównych powodów:

1. Zapewnienie ochrony przed podtopieniami odciekami dzielnicy Półwieś. W trakcie powodzi² w roku 2010 okazało się, że spływy powierzchniowe z parkingi i dachów C.H. Karolinka podtapia dzielnicę Półwieś (rejon ul. Partyzanckiej) gdyż jazy odwadniające były zamknięte na skutek wysokiego poziomu rzeki Odry. Należy więc sprawdzić, czy spływ powierzchniowy z obwodnicy piastowskiej przy **wysokim** stanie rzeki Odry nie spowoduje pogorszenie się sytuacji powodziowej w dzielnicy Półwieś w Opolu.

2. Obliczenia, czy inwestycja budowy obwodnicy piastowskiej nie wpłynie negatywnie na pogorszenie stanu biologicznego i chemicznego wód częściowych przyjmujących wody odciekowe, w tym rzeki Odry. Pod uwagę autorzy raportu powinni wziąć:

- [Dz.U. 2008 nr 162 poz. 1008](#) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych

² <http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20100527/POWIAT01/411839004>

- [Dz.U. 2009 nr 122 poz. 1018](#) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych
- [Dz.U. 2010 nr 138 poz. 934](#) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010 r. w sprawie wykazu substancji priorytetowych w dziedzinie polityki wodnej

Na podstawie stwierdzenia ładunku substancji szkodliwych, w tym priorytetowych oraz wykazu jednolitych części wód te odcieki przyjmujących należy stwierdzić, czy przyjęcie tego ładunku spowoduje pogorszenie się stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych. W tym celu trzeba porównać stężenie (tło) substancji wprowadzanych do stanów już istniejących w ciekach przy uwzględnieniu wzrostu natężenia ruchu.

Tych danych brakuje w raporcie, z tego względu nie można uznać, że raport wypełnia warunki określone w art. 66 ustawy ooś.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Autorzy raportu nieprawidłowo naszym zdaniem opisali wariant 0 (2.1.4 str 11):

Wariant 0 Obecnie główną oś komunikacyjną stanowi droga wojewódzka nr 414 oraz droga krajowa nr 45. W związku z istniejącym układem drogowym ruch odbywa się przez centrum miasta. Natężenie ruchu w korytarzu DK 45 negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu i warunki ekologiczne mieszkańców tego rejonu.

Przebieg DK 45 ulicami Partyzancką, Wojska Polskiego oraz Prószkowską trudno nazwać przebiegiem przez centrum miasta, które znajduje się po drugiej stronie Odry. Ulice te nie stanowią nawet centrum szeroko pojętego Zaodrza (zaodrzańskich dzielnic miasta Opola).

Zgodnie z założeniami projektowymi, celem inwestycji (za 525 mln PLN) jest: (2.1.2 str. 10)

1. poprawa przepustowości ruchu tranzytowego, z ominięciem centrum miasta Opole,
2. poprawa bezpieczeństwa ruchu tranzytowego w korytarzu DK nr 45
3. poprawa warunków ekologicznych mieszkańców miasta Opole, mieszkających w istniejącym korytarzu DK nr 45.

Istotą postępowania środowiskowego w badaniu poprawy warunków życia mieszkańców oraz bezpieczeństwa ruchu powinno zostać objęty jedynie ruch tranzytowy, gdyż obwodnica piastowska jest projektowana wg autorów raportu właśnie w celu usprawnienia tego ruchu.

Autorzy raportu (11.1 str. 92) ocenili natężenie ruchu na węźle Niemodlińska na 24 533 pojazdy w roku 2022 oraz aż 37 657 w roku 2037. Dane te dotyczą, co należy zaznaczyć, nie dla ruchu wewnętrznego ale tranzytowego (w ciągu DK 45) gdyż ruch na odcinku ul. Niemodlińska – Chmielowice nie wymaga budowy obwodnicy. Nie wiadomo, skąd autorzy wzięli te katastroficzne dane. Badania³ przeprowadzone w roku 2005 dla dużo bardziej obciążonej drogi 94 (darmowa alternatywa dla autostrady A4) na odcinku górnośląskim dały rezultat 12603 pojazdów gdy autostrada A4 była płatna dla ciężarówek oraz 11192 pojazdów gdy była

³ <http://edroga.pl/inzynieria-ruchu/projektowanie/113-trwale-i-kompleksowe-brd?start=1>

darmowa. Są to wielkości dwukrotnie mniejsze niż przewidywane dla roku 2022 dla tranzytu DK45 przez Opole i trzykrotnie mniejsze niż prognoza dla roku 2037.

W roku 2011 katowicka firma INKOM przeprowadziła⁴ symulacje ruchu drogowego w Opolu dla roku 2020 przy okazji badań nad najlepszą przeprawą przez Odrę.

Wyniki w formie graficznej są do ściągnięcia ze strony:

<http://ste-silesia.org/obwodnica/bolko/natezenie2020.pdf>

Tranzyt drogą 45 miesza się z ruchem wewnątrzmijskim na Zaodrzu, jednak analiza natężenia ruchu na ulicy Partyzanckiej oraz Prószkowskiej w rejonie ul. Wróblewskiego pozwalają wyseparować prognozowane natężenia ruchu DK 45 przez Zaodrze. **Wynosi od 200-300 pojazdów w godzinach szczytu**, co jest jedną z niższych wartości dla ulic Opola (ul. Piastowska ok. 700 pojazdów/godz., rondo na Nysy Łużyckiej ponad 1100 pojazdów/godz. szczytu.

Także natężenie na ul. Oleskiej (400-500 poj./godz.) nie sugeruje, że samochody jadące z Kluczborka w kierunku Raciborza jadą przez centrum Opola (rondo) zamiast ulicą Partyzancką. Można raczej domniemywać, że DK 45 nie ma w naszym regionie charakteru tranzytowego a lokalny (Opole – Kluczbork, Opole-Racibórz) dla którego obwodnica piastowska nie będzie stanowić racjonalnej alternatywy dla wjazdu na teren miasta.

Duże obciążenie ruchem DK 46 i 46 w kierunku północnym oraz samej obwodnicy północnej wskazuje, że tranzyt przez nasz region odbywa się ciągiem dróg krajowych z węzła Prądy (a nie Dąbrówka) w kierunku na Łódź, Warszawę czy Radom. Odcinek DK46 pomiędzy Opolem a Częstochową jest najkrótszym i najwygodniejszym połączeniem autostrady A4 z „gierkówką” (DK1) i tym samym realną alternatywą dla DK8 z Kudowy do Warszawy i na Litwę.

Dlatego, wg naszej oceny, **wariantem najlepszym dla środowiska jest wariant 0** (niepodejmowanie inwestycji) gdyż środowiskowe koszty budowy drogi o parametrach GP 2x2 na odcinku prawie 8 km wraz ze wzrostem poziomu hałasu w rejonie osiedla Przylesie⁵ i naruszeniem integralności zabytkowego założenia cmentarnego na Półwsi są wyższe niż zakładany efekt ekologiczny, jakim będzie zmniejszenie ruchu tranzytowego na Zaodrzu o **ledwie kilkaset samochodów** w godzinach o największym natężeniu ruchu (5000-6000 pojazdów/doba).

Racjonalne warianty alternatywne

Obwodnica południowa

Z uwagi na przedstawione w punkcie poprzednim argumenty uznajemy, że żaden z proponowanych wariantów nie jest wariantem racjonalnym, także ze względu na parametry drogi (GP 2x2) w stosunku do rzeczywistego natężenia ruchu w przyszłości oraz na koszt inwestycyjny w stosunku do budżetu miasta (525 mln do 650 mln w roku 2011). Jednocześnie inwestor (Miasto Opole) nosi się z zamiarem budowy przeprawy przez Odrę (opracowanie⁶ firmy EKKOM) w celu odciążenia istniejących przepraw przez Odrę. Budowa takiej przeprawy,

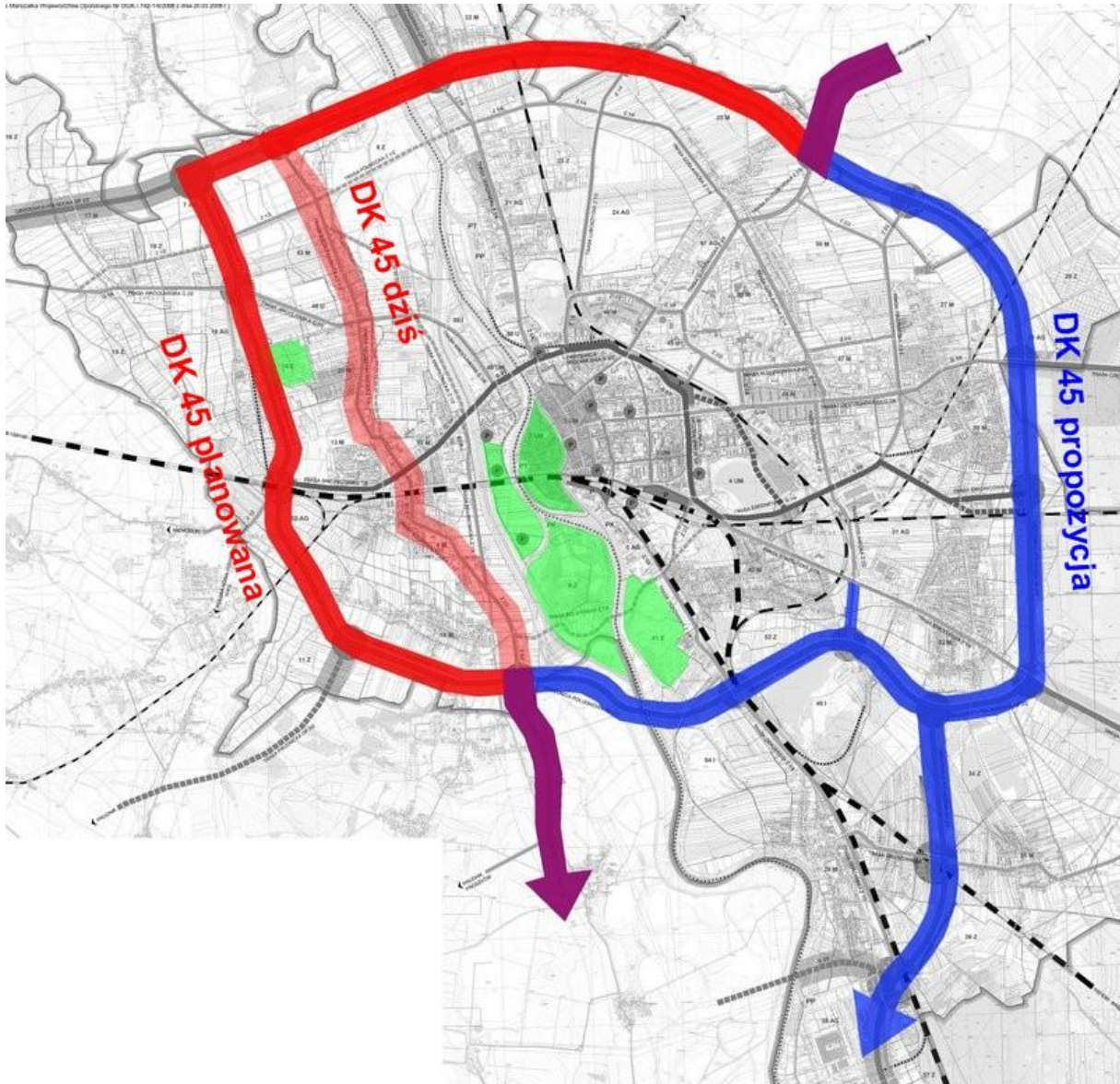
⁴ Opracowanie modelu ruchu kołowego dla miasta Opola; opracowanie PPU INKOM s.c., Katowice, 2011

⁵ Mapka budowanego osiedla Przylesie i wariantu I <http://ste-silesia.org/obwodnica/mapaPRZYLESIE.jpg>

⁶ <http://ste-silesia.org/debata> oraz <http://ste-silesia.org/obwodnica/bolko/EKKOM2.pdf>

obojętnie w którym z projektowanych wariantów⁷ wiąże się z negatywnym wpływem na środowisko, m.in. poprzez przecięcie korytarza ekologicznego i migracyjnego doliny rzeki Odry.

Z tego względu proponujemy, w celu ograniczenia oddziaływania łącznego dwóch rozdzielnych inwestycji (obwodnicy piastowskiej oraz przeprawy przez Odrę) wariant polegający na **budowie obwodnicy południowej** na odcinku rondo Strzelecka – ul. Krapkowicka z jednoczesną **rezygnacją z budowy obwodnicy piastowskiej**:



Przełożenie⁸ DK 45 z dotychczasowego przebiegu przez Zaodrże na przebieg południowo wschodni:

- a) odciąża w sposób wyraźny obwodnicę północną pomiędzy ulicami Sobieskiego a Partyzancką.
- b) przenosi cały tranzyt poza Zaodrże

⁷ Mapka: <http://ste-silesia.org/obwodnica/bolko/EKKOM-mapa-napisy.jpg>

⁸ Mapka na bazie rys.5 ze studium zagospodarowania przestrzennego Miasta Opola , sierpień 2010,

c) pozwala równomierniej rozłożyć dojazd do autostrady A4 na węzły Prądy, Dąbrówka i Gogolin.

d) pozwoli odciążyć południowo wschodnie dzielnice miasta z silnego obciążenia ruchem samochodów ciężarowych jadących z zakładów wapienniczych Lhoist w Tarnowie Opolskim oraz Góraźdze Cement SA w Choruli.

e) aktywizuje gospodarczo dzielnice pld-wschodnie miasta

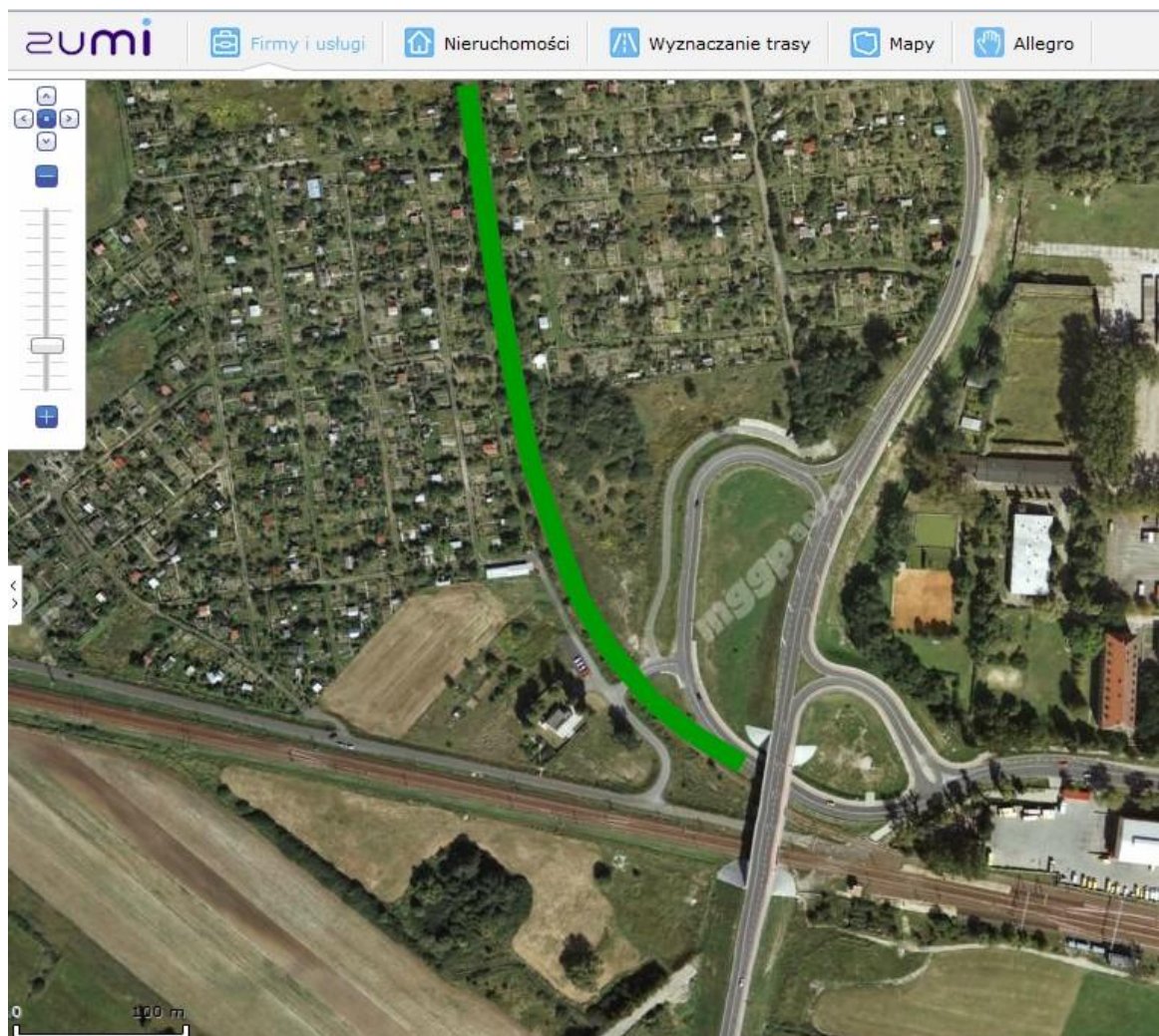
f) stanowi doskonały dojazd do rozbudowywanego składowiska odpadów przy ulicy Podmiejskiej (ZZO Opole)

g) poprzez budowę łącznika do Groszowic i ul. Głogowskiej (ul. Batorego) i istniejący nowy wiadukt przy Struga przejęcie ruchu wewnętrznego przez Odrę, co oznacza odciążenie wszystkich przepraw mostowych w mieście, łącznie z mostem na obwodnicy północnej.

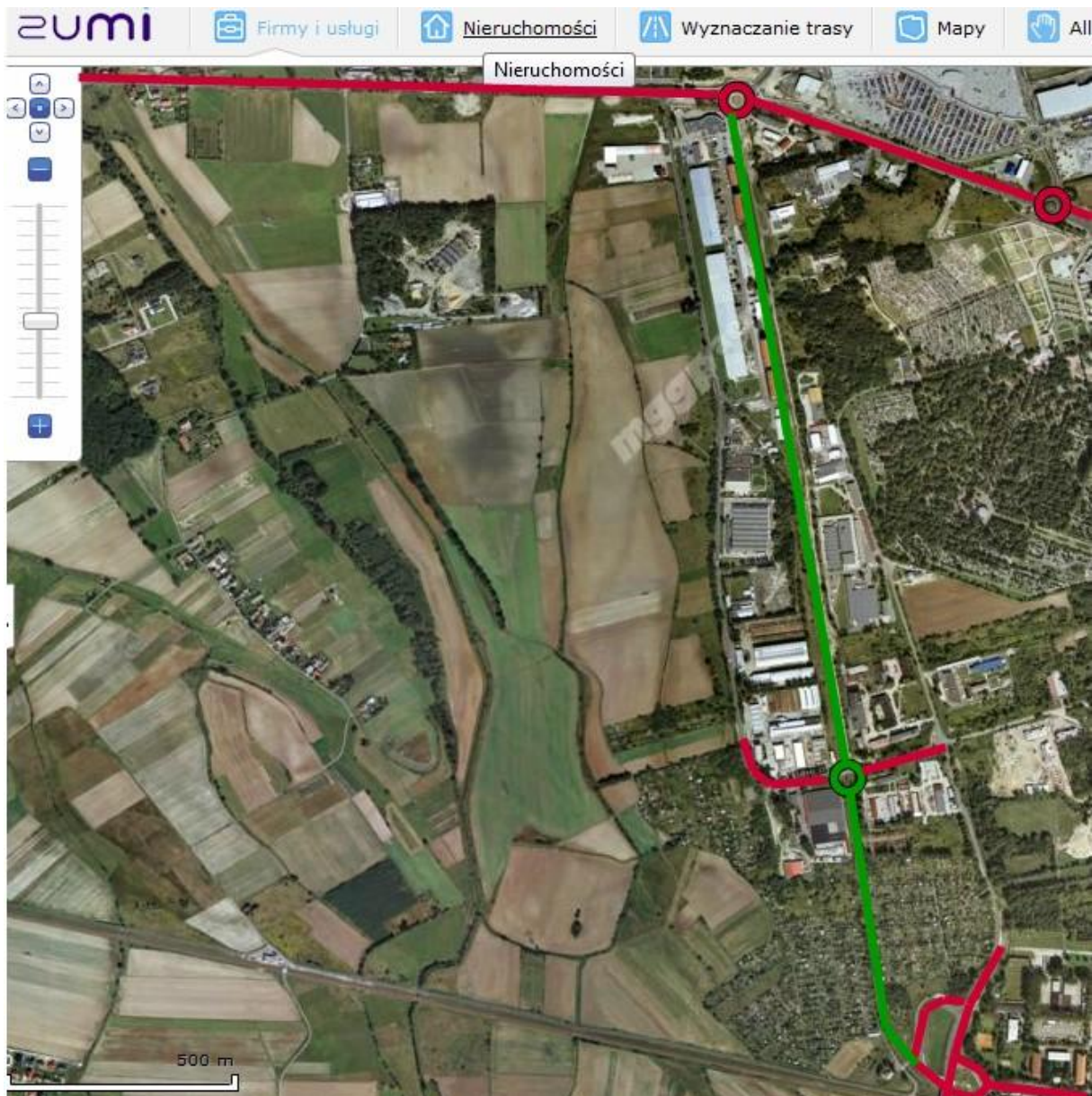
Składamy **wniosek o ujęcie tego wariantu (jako wariantu IV)** przez inwestora na równi z przedstawionymi wariantami.

Wariant IIIa

Drugim proponowanym przez nas wariantem jest **modyfikacja wariantu III (jako wariant IIIa)** w następujący sposób:



Wariant IIIa – zmiana organizacji zjazdu z wiaduktu przy ulicy Niemodlińskiej i przebieg po linii boczniczy kolejowej.



Wariant IIIa – kolorem zielonym oznaczono drogi do wybudowania, kolorem czerwonym drogi istniejące.

Wariant IIIa biegłby na całym odcinku pomiędzy ulicami Wrocławską i Niemodlińską po śladzie istniejącej boczniczy kolejowej w całości przez tereny przemysłowe oraz ogródki działkowe. Proponujemy zamiast drogi o standardzie GP 2x2 drogę Z 1x2 a zamiast wiaduktów bezkolizyjnych budowę jednego ronda na skrzyżowaniu z ulicą X Dywizji Zmechanizowanej i wykorzystanie istniejącego ronda przy ulicy Wrocławskiej oraz węzła przy ulicy Niemodlińskiej.

Także w dalszym przebiegu drogi obwodnica piastowska powinna mieć standard Z 1x2 ewentualnie G 1x2.

Proponujemy zrezygnować z dróg technicznych oraz na terenie ogródków działkowych zrezygnować z ekranów akustycznych na rzecz szpalerów żywopłotów formowanych (grabowe lub bukowe) o wysokości ok. 4 metrów. Z uwagi na dużo mniejszy od założeń w raporcie

prognozowany ruch i węższą drogą taki żywopełot powinien spełnić warunki ochrony akustycznej na terenie ogródków działkowych.

Wariant IIIa:

a) nie ingeruje w tereny zielone (cmentarz na Półwsi, zadrzewienia na wschód od cmentarza, ogródki działkowe przy ulicy Niemodlińskiej) - działki 16/2; 17/8; 18/10; 19/6; 21/15; 23/8; 24/26; 26/12 obręb Półwieś.

b) uniknie się ekshumacji⁹ ok. 100 grobów na cmentarzu na Półwsi

c) zmniejsza zasadniczo spływ powierzchniowy ścieków komunikacyjnych z uwagi na mniejszą powierzchnię szczelną

d) stanowi korzystny dojazd dla zakładów przy ul. Zbożowej i Wspólnej.

e) jest w korzystnym oddaleniu od osiedla Przylesie.

f) redukuje nakłady inwestycyjne proporcjonalnie do niskiego spodziewanego natężenia ruchu na tej trasie.

g) w bardziej korzystny sposób łączy ruch ul. Niemodlińskiej/Dambonia z C.H. Karolinka, przez co trasa może być atrakcyjna dla mieszkańców Zaodrza i tym samym miastotwórcza, sprzyjająca zabudowie jednorodzinnej i deweloperskiej (np. na terenach przewidzianych pod wariant II)

Budowa wariantu IIIa w śladzie istniejącej, acz nieużywanej bocznicy kolejowej będzie oznaczało jej rozebranie, co będzie działaniem **bardzo** korzystnym dla środowiska wodnego z uwagi na fakt, że bocznicą wybudowana została w technologii tradycyjnej, na podkładach kolejowych nasączonych olejem krezotowym. Zgodnie z najnowszym¹⁰ komunikatem Komisji Europejskiej podkłady kolejowe nasączone olejem krezotowym są poważnym zagrożeniem dla środowiska wodnego i gleby, z tego powodu ich usunięcie i utylizacja powinna być uznana jako działanie korzystne dla środowiska.

W tym miejscu chcemy wskazać, że przecięcie ogródków działkowych był argumentem przeciw wariantom II i III, kolizja z terenami zielonymi jest argumentem przeciw wariantowi I, zbyt duży spływ powierzchniowy jest argumentem przeciw wariantom I-II-III, podobnie jak zbyt mały efekt ekologiczny w stosunku do nakładów i obciążenia środowiska. Wariant IIIa tych wad nie posiada i po wariantcie 0 jest najbardziej racjonalnym w naszej ocenie wariantem.

⁹ http://opole.gazeta.pl/opole/1,35114,9994119,Jak_urzednicy_zamieniali_cmentarz_w_droge.html oraz http://opole.gazeta.pl/opole/1,88318,8584510,Ekshumacja_setek_cial_bo_zbuduja_obwodnice_przez.html

¹⁰ Komunikat KE z 27 lipca 2011:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/925&format=PDF&aged=0&language=PL&guiLanguage=en>

Kolizja z zabytkowym układem cmentarnym projektu Gustava Allingera¹¹

Autorzy raportu (rozdz. 5, str. 49) wskazują, że ani na przebiegu trasy ani w okolicy nie ma obiektów zabytkowych. Jako dowód przedstawione zostało pismo Wojewódzkiego Urzędu¹² Ochrony Zabytków w Opolu (pismo nr ZN-MK-51-164/10).

W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z art. 66 ustawy o oś z 15 października 2008 roku raport środowiskowy nie ma jedynie na zadanie stwierdzenia zgodności inwestycji z istniejącymi planami i wykazami, ale opisać wpływ na elementy przyrodnicze i zabytki. Brak danego obiektu w rejestrze nie oznacza, że dany obiekt nie jest zabytkowy. Zgodnie z definicją prawną:

ZABYTEK - nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową (art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Brak wpisu do rejestru nie pomniejsza wartości zabytku dla społeczeństwa, przyjmuje się jedynie, że obiekty wpisane do odpowiedniego rejestru taką wartość posiadają i można to uznać za fakt bez dalszego sprawdzania stanu rzeczywistego.

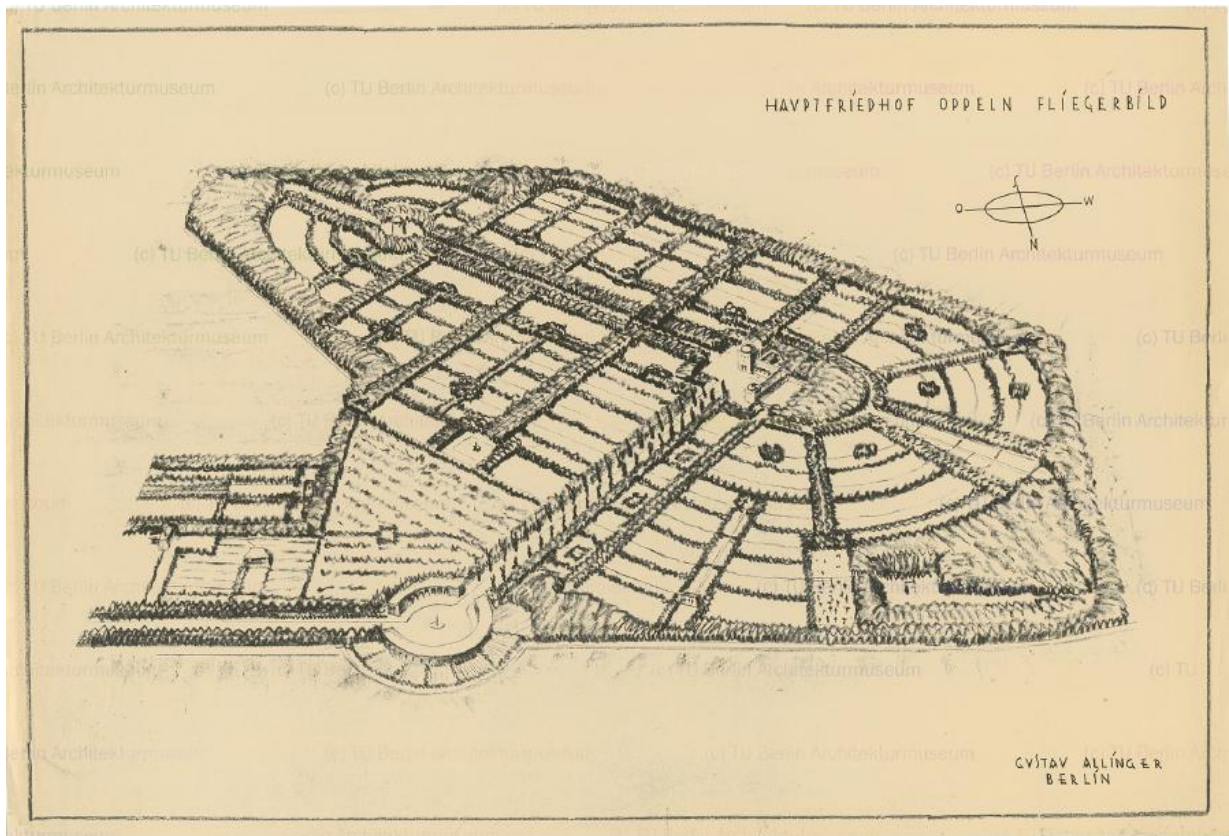
Cytowane w raporcie pismo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wskazuje, że cmentarz na Półwsi w prowadzonych przez ten organ rejestrach nie istnieje, przez co trzeba sprawdzić, czy cmentarz na półwsi wyczerpuje znamiona zabytku zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Cmentarz został założony planowo w latach 20/30-tych XX stulecia wg projektu znanego niemieckiego architekta krajobrazu, prof. Gustava Allingera. Jego wkład z dziedzictwo kulturowe, krajobrazowe i architektoniczne nie budzi wątpliwości w Niemczech, gdzie wiele jego prac, także projekt¹³ założenia cmentarnego w Opolu, jest zebrany i przechowywany przez Muzeum Architektury przy TU w Berlinie:

¹¹ Punkt ten współbrzmi z naszymi uwagami do MPZP z dnia 2 sierpnia 2011 roku (<http://ste-silesia.org/listy/UMOP20110802-1.pdf>)

¹² Chodzi o Wojewódzkiego Konserwatora Ochrony Zabytków w Opolu

¹³ <http://architekturmuseum.ub.tu-berlin.de/index.php?set=1&p=58&D1=Allinger&D2=Gustav> projekt polskie: [cmentarz](#) oraz [Pasieka](#)



Powyżej dwa szkice projektowe założenia cmentarnego z lat 20/30-tych XX stulecia, autorstwa Gustava Allingera, ze zbiorów Muzeum Architektury w Berlinie.

Teren inwestycji bezsprzecznie wchodzi w kolizję z tym cmentarzem, także miejscami pochówków (planowane jest około 100 ekshumacji) oraz istniejącym zadrzewieniem.

Składamy wniosek o wstrzymanie wydania decyzji uoos do czasu określenia:

- a) czy i w jakim zakresie wariant I obwodnicy piastowskiej koliduje z założeniem cmentarnym projektu Gustava Allingera.
- b) przedstawienia ekspertyzy naukowej, czy cmentarz ten wyczerpuje znamiona zabytku zgodnie z definicją ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.
- c) przedstawiony zostanie wykaz ilości kwater do ekshumacji oraz ilości i gatunków drzew przeznaczonych do wycinki.

Podsumowanie

Inwestycja budowy trasy piastowskiej jest wyraźnie ponad potrzeby komunikacyjne miasta Opola. Założone natężenia ruchu dla roku 2022 oraz 2037 są przesadzone, nie pokrywają się z badaniami natężenia ruchu. Autorzy nie uwzględnili też, czy i w jakim zakresie otwarcie drogi ekspresowej A8/S8 Wrocław-Białystok oraz A1/S1 Katowice-Łódź nie przejmą ruchu tranzytowego na linii północ-południe z DK 45, co spowoduje nie tyle zwiększenie, ile możliwe zmniejszenie ruchu tranzytowego na trasie DK45. Inwestycja ta nie rozwiązuje innych problemów komunikacyjnych regionu (brakująca przeprawa przez Odrę od Opola do Krapkowic) oraz koliduje z największym cmentarzem komunalnym w województwie, który najprawdopodobniej jest zabytkowy.

Nie określono też, czy inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu chemicznego i biologicznego części wód, nie podano ilości ścieków oraz ładunku substancji chemicznych. Brak też informacji nt. ewentualnego wzrostu zagrożenia podtopieniami dzielnicy Półwieś na skutek kumulacji się wód opadowych z C.H. Karolinka oraz jezdni obwodnicy piastowskiej. Program OPERAT 2000 dla wyliczeń emisji do powietrza jest starszy od obowiązującego rozporządzenia odnośnie dopuszczalnych ilości substancji w powietrzu.

W ramach uwag przedstawiliśmy trzy warianty:

Wariant 0 (odstąpienie od inwestycji) jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska: autorzy raportu nie przedstawili w sposób przekonywujący, że ta inwestycja w ogóle jest potrzebna. Brak porównania oddziaływania wariantu 0 do wariantów I-II-III

Wariant IV – obwodnica południowa jako racjonalny wariant alternatywny. Budowa obwodnicy południowej wypełnia wszystkie cele postawione dla wariantów I-II-III, dodatkowo stwarza możliwość przeprawy przez Odrę oraz odciążenia innych przepraw mostowych, co jest korzystne dla środowiska gdyż zamiast budowy dwóch dróg (np. trasy bolkowskiej i obwodnicy piastowskiej) zostanie wybudowana tylko jedna.

Wariant IIIa – modyfikacja wariantu III polegająca na obniżeniu standardu drogi z GP 2x2 do Z 1x2, zastąpieniu ekranów akustycznych wysokimi szpalerami żywopłotowymi oraz zmiana trasy tak, by w całości szła po ścieżce istniejącej bocznicy kolejowej. Likwidacja tej bocznicy jest działaniem proekologicznym, gdyż likwiduje infiltrację rakotwórczego oleju kreozytowego do wód gruntowych i powierzchniowych.

Wnioski:

1. Wnioskujemy o **wstrzymanie wydania decyzji środowiskowej** i zwrócenie się do inwestora o przedstawienie aneksu do raportu, gdzie:

- a) zostanie obliczone ryzyko podtopienia dla Zaodrza wodami opadowymi
- b) zostanie podany ładunek zanieczyszczeń do wód, nie tylko substancji ropopochodnych i zawiesin
- c) zostanie wyliczony wpływ inwestycji na stan biologiczny i chemiczny jednolitych części wód
- d) zostanie opracowana ekspertyza dotycząca wartości zabytkowej cmentarza oraz zostaną podane informacje co do skali ingerencji wariantu I na teren cmentarza.
- e) inwestor ujmie wskazane przez nas warianty 0, IV oraz IIIa w analizie wielokryterialnej i opisie przyrodniczym.