

DOOŠ-DŠI.4210.11.2017.mko.AB.KCz.AW.43

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”) po rozpatrzeniu odwołań: Stowarzyszenia Technologii Ekologicznych SILESIA z dnia 16 grudnia 2016 r., Stowarzyszenia rowerowego Piasta Opole z dnia 2 stycznia 2017 r., [REDAKTED] z dnia 29 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 31 grudnia 2016 r., [REDAKTED] i [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] i [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] i [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 29 grudnia 2016 r., [REDAKTED] z dnia 30 grudnia 2016 r., od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r., znak: WOO.4210.2.2016.JGD.15, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *rozbudowie układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego „Opole-Wschód” w wariantcie 3A wnioskowanym do realizacji*,

„prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (np. odwodnienia wykopów z użyciem pomp, betonowanie czy fundamentowanie).”

„prace związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne (w szczególności prace związane z realizacją: wiaduktu drogowego W-5 w zakresie betonowania płyty pomostowej w okresie ok. 24 godzin, wiaduktu kolejowego T-1 w zakresie betonowania segmentów nr 1 i 2 monolitycznej ramy żelbetowej w okresie ok. 24 godzin dla każdego z segmentów oraz ich przeciskania pod nasypem kolejowym w okresie ok. 48 godzin, a także prace związane z ewentualnym usuwaniem awarii oraz odwodnieniem wykopów). Podczas prowadzenia w odległości mniejszej niż 6 m od

budynków prac budowlanych i montażowych mogących powodować drgania dynamiczne stosować walec z wysoką częstotliwością wibrowania wynoszącą nie mniej niż 60 Hz oraz prowadzić obserwację budynków w pierwszej linii zabudowy. Nie prowadzić prac przy użyciu walca wibracyjnego w sąsiedztwie budynków mieszkalnych w porze nocy;”;

2. uchylam pkt I.2.26 ww. decyzji w brzmieniu:

„do nasadzeń zastępczych nie używać gatunków inwazyjnych,”

i w tym zakresie orzekam:

„w celu zminimalizowania wpływu na środowisko wycinki związanej z realizacją przedsięwzięcia należy:

- a) dokonać nasadzeń zastępczych w liczbie odpowiadającej skali wycinki, spełniających funkcję środowiskotwórczą oraz urozmaicających strukturę utworzonego krajobrazu;
- b) dokonać doboru składu gatunkowego drzew i krzewów do nasadzeń zastępczych (z wykluczeniem gatunków inwazyjnych) z udziałem botanika z nadzoru przyrodniczego;
- c) prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych w okresie 5 lat od ich wprowadzenia – w 1, 3 i 5 roku;
- d) w przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów nasadzenia zastępcze uzupełnić w stosunku 1:1 najpóźniej w następnym roku kalendarzowym (termin sadzenia określi nadzór przyrodniczy uwzględniając gatunek i typ wykorzystanej sadzonki, a także uwarunkowania meteorologiczne);
- e) na terenach sąsiadujących z obszarem wycinki zamontować skrzynki lęgowe dla ptaków w liczbie adekwatnej do utraconych siedlisk ornitofauny;
- f) dokonać doboru miejsc montażu oraz rodzaju skrzynek lęgowych (z uwzględnieniem wymagań biologicznych oraz ekologicznych poszczególnych gatunków ptaków) w uzgodnieniu z ornitologiem z nadzoru przyrodniczego;
- g) zapewnić coroczne (prowadzone przez okres 30 lat) czyszczenie i konserwowanie skrzynek lęgowych dla ptaków pod nadzorem przyrodniczym (budki muszą być czyszczone ze starego materiału gniazdowego i konserwowane po każdym sezonie lęgowym, jednokrotnie w okresie od 1 października do końca lutego. Budki zniszczone należy wymieniać na nowe, w terminie do końca lutego każdego roku;”;

3. uchylam pkt III ww. decyzji w brzmieniu:

„W celu porównania zakresu oddziaływania projektowanej drogi, wskazanego w raporcie o oś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, powodowanego eksploatacją przedmiotowego układu komunikacyjnego:

- w rejonie ul. Nysy Łużyckiej 56, 60, 64, 68,
- w rejonie ul. Oleskiej 45, 41, 48,
- w rejonie Pl. Stanisława Staszica 1,
- w rejonie ul. Katowickiej 68, 66a

z uwzględnieniem kumulacji oddziaływań pochodzących od linii kolejowych nr: 300, 277 oraz bocznic kolejowej.

Analiza powinna być oparta o:

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

Analizę w zakresie wskazanym powyżej wykonać i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Prezydentowi Miasta Opola, jako organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.”

i w tym zakresie orzekam:

„W celu porównania zakresu oddziaływania projektowanej drogi, wskazanego w raporcie oś, z rzeczywistym jej oddziaływaniem na środowisko, nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, powodowanego eksploatacją rozbudowanego układu komunikacyjnego, oszacowanego na podstawie wyników pomiarów hałasu w środowisku wykonanych w następujących punktach pomiarowych:

AP_1 – ul. Nysy Łużyckiej 56 – ok. km 0+830 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_2 – ul. Nysy Łużyckiej 60 – ok. km 0+770 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_3 – ul. Nysy Łużyckiej 64 – ok. km 0+710 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_4 – ul. Nysy Łużyckiej 68 – ok. km 0+670 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_5 – ul. Oleska 45 – ok. km 0+600 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_6 – ul. Oleska 39-41-43 – ok. km 0+380 ul. Oleskiej / strona prawa,
 AP_7 – ul. Oleska 48 – ok. km 0+380 ul. Oleskiej / strona lewa,
 AP_8 – Pl. Staszica 1 – ok. km 0+455 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_9 – ul. Katowicka 68 – ok. km 0+205 ul. Katowickiej / strona lewa,
 AP_10 – ul. Katowicka 68 – ok. km 0+240 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_11 – ul. Katowicka 66a – ok. km 0+195 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_12 – ul. Tatrzańska 56-64 – ok. km 0+985 DW 435 PŁN / strona prawa,
 AP_13 – ul. Tatrzańska 46-54 – ok. km 0+970 DW 435 PŁN / strona prawa,
 AP_14 – ul. Nysy Łużyckiej 50 – ok. km 0+945 DW 435 PŁD / strona lewa,
 AP_15 – ul. Nysy Łużyckiej 52 – ok. km 0+910 DW 435 PŁD / strona lewa,
 oraz w czterech punktach pomiarowych wewnątrz budynków:

AP_W1 – ul. Oleska 39 na II kondygnacji,
 AP_W2 – ul. Oleska 41 na III kondygnacji,
 AP_W3 – ul. Oleska 43 na II kondygnacji,
 AP_W4 – ul. Katowicka 68 na II kondygnacji.

Analiza powinna być oparta o wyniki pomiarów hałasu w środowisku przeprowadzonych zgodnie z metodyką referencyjną określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z

2011 r. Nr 140 poz. 824), a także uwzględniać kumulację oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia z oddziaływaniami pochodzącymi od linii kolejowych nr 300 relacji Opole Groszowice – Wrocław Brochów i nr 277 relacji Opole Główne – Opole Wschodnie oraz od pobliskiej bocznicy kolejowej.

Pomiarów w ramach przedmiotowej analizy należy dokonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania całości obiektu (a więc przedsięwzięcia zawierającego wszystkie elementy przewidzianego w projekcie budowlanym zakresu rzeczowego) do użytkowania. Sporządzona na podstawie rzeczonych pomiarów analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu i Marszałkowi Województwa Opolskiego w terminie 18 miesięcy od dnia oddania całości przedsięwzięcia do użytkowania.”;

4. uchylam załącznik do ww. decyzji – Charakterystykę przedsięwzięcia w brzmieniu:

„Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego w centralnej części miasta Opola, w rejonie skrzyżowania drogi wojewódzkiej DW435 (ul. Batalionów Chłopskich – Bohaterów Monte Cassino) z drogą powiatową DP2004 O (ul. Oleska) i z drogą gminną DG103793 O (ul. Katowicka) a także skrzyżowania drogi powiatowej DP2004 O (ul. Oleskiej) z drogą gminną DG103549 O (ul. Janusza Kusocińskiego – Macieja Rataja).

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest, na terenie działek o numerach ewidencyjnych:

obręb 103 Opole, arkusz mapy 17: 48/1; 48/4; 61/1; 62;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 19: 127/2; 127/1; 126; 125; 124; 123/26; 123/39; 123/31; 123/33; 123/32; 123/10; 123/24; 123/12;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 20: 166/2; 166/1; 167/1; 167/2; 168/1; 168/2, 169/1, 169/2;

arkusz mapy 21: 3; 160/1; 160/2; 1/4; 1/3; 2/3; 2/4; 2/5; 150/3; 150/4; 146/2, 147/2, 158/2; 162; 161;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 45: 1, 12/7;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 46: 23; 26/1; 26/2; 22/4; 22/3; 26/3; 24/5; 24/3; 27/1; 28/1; 22/2; 21/17; 21/6; 20/3; 2/3; 1/3; 20/4; 18/1; 18/37; 2/17; 2/16; 2/8; 2/7; 2/9; 1/7; 1/8; 1/5; 2/14; 2/18; 24/1; 24/4.

Istniejący węzeł komunikacyjny składający się z 3 skrzyżowań oraz dworca kolejowego zostanie rozbudowany do węzła wielopoziomowego dla uzyskania uprzywilejowania komunikacji zbiorowej (na poziomie „0” i „-1”) oraz uprzywilejowania komunikacji pieszej i rowerowej (na poziomie „0”) a także bezkolizyjnego ruchu pojazdów jadących drogą wojewódzką nr 435 (na poziomie „+1” i „-1”). Na poziomie „0” pozostaną wszystkie skrzyżowania po północnej stronie torów PKP oraz zintegrowane skrzyżowanie ul. Oleskiej i Katowickiej, natomiast jezdnie DW435 przeniesione zostaną na poziomy „-1” i „+1” - do tunelu otwartego po trasie obecnego jej śladu i na projektowany po południowej stronie torowiska PKP nasyp (w wariantcie alternatywnym – estakada) wraz z wiaduktami.

Odcinki drogowe objęte przedsięwzięciem to:

ul. Batalionów Chłopskich – droga wojewódzka DW435 klasy G,

ul. Bohaterów Monte Cassino - droga wojewódzka DW435 klasy G,

ul. Oleska – droga powiatowa 2004 O klasy Z,

ul. Katowicka – droga gminna 103793 O klasy L,

ul. Janusza Kusocińskiego – droga gminna 103549 O klasy L,

ul. Macieja Rataja – droga gminna 103549 O klasy L,

*ul. Ogrodowa – droga gminna 103550 O, klasy D,
ul. Nysy Łużyckiej (boczna) – droga gminna 103785 O klasy D.*

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:

- przebudowę układu komunikacyjnego dróg z włączeniem do stanu istniejącego:
 - odcinka drogi wojewódzkiej DW435, klasy G 2×2 (ul. Batalionów Chłopskich/ul. Bohaterów Monte Cassino) o łącznej długości ok. 1970 m,*
 - odcinka drogi powiatowej nr 2004 O, klasy L 1×2 (ul. Oleska) o długości ok. 410 m,*
 - odcinka drogi gminnej nr 103793 O (ul. Katowicka), 103549 O (ul. Janusza Kusocińskiego i ul. Macieja Rataja), 103550 (ul. Ogrodowa) i 103785 (ul. Nysy Łużyckiej) - o łącznej długości ok. 770 m;**
- budowę dróg łącznikowych umożliwiających połączenie ciągu głównego DW435 z układem komunikacyjnym w rejonie dworca kolejowego Opole Wschód, o łącznej długości ok. 1450 m;*
- realizację skrzyżowania DW435 z ul. Oleską i ul. Katowicką w jedno zintegrowane skrzyżowanie z wyspą centralną i wykorzystaniem wewnętrznych powierzchni akumulacyjnych dla relacji skrajnych;*
- budowę prawoskrętu ul. Oleskiej do autobusowej stacji przesiadkowej;*
- skomunikowanie ul. Katowickiej, Bohaterów Monte Cassino z ul. Oleską i ul. Macieja Rataja (poprzez przebieg w nasypie kolejowym);*
- budowę autobusowego węzła przesiadkowego (zespół przystankowy) ze służą w miejscu likwidowanej Stacji Paliw LOTOS wraz z jezdnią rozprowadzającą;*
- budowę obiektów inżynierskich i murów oporowych w ciągach projektowanych dróg;*
- realizację parkingu Park&Ride poprzez przebudowę parkingu przy ul. Rataja z dowiązaniem istniejącego układu komunikacyjnego;*
- budowę parkingu Park&Ride przy ul. Oleskiej i ul. Kusocińskiego z dowiązaniem do nowego układu komunikacyjnego;*
- budowę parkingów Park&Bike w rejonie dworca PKP;*
- włączenia do projektowanego układu komunikacyjnego wszystkich kierunków możliwych do wykorzystania przez komunikację autobusową do/z nowoprojektowanych zatok autobusowych (jedna przy ul. Oleskiej w rej. stadionu ODRY, 3 zatoki przy ul. Rataja, jedna przy DW435 w rejonie wyspy centralnej);*
- budowę ciągów pieszych i rowerowych;*
- budowę sygnalizacji świetlnej dla rozbudowywanego układu ze skoordynowaniem z sygnalizacją istniejących skrzyżowań sąsiadujących;*
- budowę systemu informacji pasażerskiej (tablice zmienne treści zlokalizowane na zatokach autobusowych oraz węzle przesiadkowym);*
- budowę niezbędnej infrastruktury w celu umożliwienia wdrożenia systemu ITS;*
- budowę urządzeń ochrony środowiska;*
- budowę oświetlenia ulicznego;*
- budowę sieci kanalizacji deszczowej o łącznej długości ok. 4650 m;*
- budowę przepompowni dla projektowanej kanalizacji deszczowej;*

- przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej (wodociągów, gazociągów, sieci ciepłowniczej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci elektroenergetycznej i teletechnicznej) zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi;
- rewitalizację zabytkowego dworca kolejowego Opole Wschód w zakresie odnowienia ścian zewnętrznych i ewentualnego zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych wiaduktu;
- likwidację infrastruktury kolidującej oraz obiektów Stacji paliw Lotos przy ul. Bohaterów Monte Casino 2;
- wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie;
- doprowadzenie przyległego terenu do odpowiedniego stanu, po zakończeniu robót.

Ponadto w ramach przedsięwzięcia przewidziano 7 nowych obiektów, w tym 4 wiadukty drogowe (W-2, W-5, T-2, T-3), 2 przejazdy dla ciągów pieszo-rowerowych (W-1 i W6) oraz jeden wiadukt/przejazd pod nasypem kolejowym (T-1) tj.:

- **wiadukt drogowy W-1** zaprojektowany w ciągu nowo projektowanej jezdni północnej DW435 w celu przeprowadzenia ruchu pieszego oraz rowerowego pod nowoprojektowaną drogą (obiekt jednoprzęstowy, rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór ok. 10 m, szerokość obiektu 11 m);
- **wiadukt drogowy W-2** - zaprojektowany w ciągu nowo projektowanej jezdni północnej DW435 w celu przeprowadzenia drogi łączącej ulicę Bohaterów Monte Cassino z ulicą Rataja (przedłużenie ul. Katowickiej) a także ruch pieszego oraz rowerowy pod nowoprojektowaną drogą (obiekt jednoprzęstowy, rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór ok. 30 m, szerokość obiektu 11 m);
- **wiadukt drogowy W-5** - zaprojektowany w ciągu nowoprojektowanej jezdni północnej DW 435 pozwoli przeprowadzić projektowaną jezdnię północną DW435 nad istniejącą ulicą Oleską, chodnikiem dla pieszych, ścieżką rowerową oraz placem Park&Bike (obiekt jednoprzęstowy, rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór - ok. 75 m, spowodowana wymogiem odstąpienia zabytkowych murów stacji Opole Wschodnie oraz przyszłymi planami rozbudowy ulicy Oleskiej, szerokość obiektu 11 m);
- **wiadukt drogowy W-6** - zaprojektowany w ciągu drogi DW 435, pozwoli na bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu pieszego oraz rowerowego pod nowoprojektowaną jezdnią (obiekt jednoprzęstowy, parametry: rozpiętość teoretyczna obiektu $L = 8$ m. szerokość całkowita 11 m);
- **wiadukt kolejowy T-1 pod torami PKP** - ma na celu przeprowadzenie nowoprojektowanej drogi łączącej ulicę Bohaterów Monte Cassino z ulicą Rataja (przedłużenie ul. Katowickiej) wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową pod istniejącym torowiskiem kolejowym. Wykonany zostanie metodą przecisku, z utrzymaniem ruchu kolejowego podczas jego realizacji (parametry obiektu: rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór - 45 m, szerokość całkowita ok. - 37,50 m);
- **wiadukt T-2 nad drogą DW435** - pozwoli na przeprowadzenie nowoprojektowanej jezdni południowej DW 435 pod projektowanym skrzyżowaniem ul. Katowickiej i Bohaterów Monte Cassino oraz pod projektowaną obok ścieżką rowerową i chodnikiem (obiekt jednoprzęstowy o parametrach: rozpiętość teoretyczna obiektu $L = 10,5$ m, szerokość całkowita 32 m);
- **wiadukt T-3 nad drogą DW435** - pozwoli na przeprowadzenie nowoprojektowanej jezdni południowej DW 435 pod projektowanym skrzyżowaniem ul. Oleskiej i Batalionów Chłopskich/Bohaterów Monte Cassino oraz pod projektowaną obok ścieżką rowerową i chodnikiem (obiekt jednoprzęstowy parametry obiektu: rozpiętość teoretyczna obiektu $L = 10,5$ m, szerokość całkowita 41,5 m).

Przewidziane **mury oporowe** wzdłuż jezdni północnej DW435 (M-1) i po południowej stronie ul. Bohaterów Monte Cassino (M-3) - wykonane będą w technologii z gruntu zbrojonego (długość około 795 m), oraz mury wzdłuż jezdni południowej DW435, stanowiące tzw. tunel otwarty (M-2) o długości 1006 m (wykonane w technologii ścianki berlińskiej).

Rozwiązania konstrukcji nawierzchni - górne i dolne warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni będą wykonane z betonu asfaltowego lub z mieszanki kruszywa naturalnego (łamanego) niezwiązane (nawierzchnie jezdni - beton asfaltowy wymiennie beton cementowy na odcinkach w tunelach; nawierzchnie zatok autobusowych: beton cementowy / kostka kamienna; nawierzchnie parkingów: kostka betonowa; nawierzchnie zjazdów: kostka betonowa; nawierzchnie chodników: kostka betonowa; nawierzchnie ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych: z betonu asfaltowego / kostki betonowej. Krawężniki i obrzeża chodnikowe wykonane będą z betonowych elementów prefabrykowanych. W rejonie zjazdów oraz przejść dla pieszych będą zastosowane krawężniki obniżone. Na przejściach dla pieszych i w rejonie peronów przystankowych zastosowane zostaną pasy medialne dla osób niewidomych oraz słabowidzących.

Projektowany system odwodnienia - odwodnienie powierzchniowe projektowanego układu komunikacyjnego zapewnione zostanie poprzez nadanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych projektowanym jezdniom i chodnikom. Wody opadowe odbierane będą poprzez sieć wpustów ulicznych z osadnikami na wpustach a następnie projektowanymi kanałami deszczowymi zostaną odprowadzone do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej lub ogólnospławnej. Odwodnienie tunelu w ciągu DW435 i przejazdu pod torami PKP przewidziano poprzez zastosowanie przepompowni o wydajności ~100 l/s z zabudowanym osadnikiem. Planowana przepompownia będzie zlokalizowana w rejonie zatoki autobusowej na wyspie centralnej.

Odwodnienie obiektów inżynierskich będzie również wykonane za pomocą odwodnienia powierzchniowego do istniejącej bądź przebudowywanej kanalizacji. W celu odwodnienia terenu przyległego wokół przebudowywanego układu komunikacyjnego zaprojektowane zostaną sączi podłużne z odprowadzeniem wód do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Projektowana sygnalizacja świetlna i projektowane oświetlenie - Inwestor planuje całkowity demontaż istniejącej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Batalionów Chłopskich - Bohaterów Monte Cassino - Oleska i budowę nowych sygnalizacji świetlnych, dostosowanych do zaprojektowanego układu drogowego na następujących skrzyżowaniach ulic:

- Oleska - Rataja - Kusocińskiego,
- Batalionów Chłopskich - Bohaterów Monte Cassino,
- Katowicka - wyjazd z dworca autobusowego,
- Bohaterów Monte Cassino - Katowicka,
- Rataja - nowe połączenie pod torami kolejowymi.

Przewidziano zastosowanie sygnalizacji świetlnych grupowych, acyklicznych, pracujących w oparciu o system detekcji obejmujący wszystkie relacje ruchowe na wszystkich skrzyżowaniach.

Na terenie planowanej inwestycji przewiduje się likwidację istniejącego oświetlenia o długości ok. 3,2 km i zastąpieniu jej nową instalacją o łącznej długości ok. 10 km. Zaprojektowano instalację oświetleniową na słupach aluminiowych z oprawami ze źródłem światła typu LED.

Likwidacja obiektów budowlanych - realizacja przedsięwzięcia wymaga likwidacji istniejącej stacji paliw firmy „LOTOS” położonej przy ul. Bohaterów Monte Casino 2, o powierzchni 0,34 ha (zabudowa zajmuje 0,03 ha, na działkach 22/2, 22/3, 22/4, 26/2 i 26/3 własności Gminy Opole oraz 12/7

własności Uniwersytetu Opolskiego. Prace rozbiórkowe obejmować będą: budynek magazynowo-biurowy, zbiorniki paliw, dystrybutory, instalacje paliwowe, wiatę nad dystrybutorami, instalacje wodno-kanalizacyjne i elektryczne, podjazdy, myjnię samochodową oraz urządzenia pomocnicze (odkurzacz, sprężarka).

Przed przystąpieniem do rozbiórki opracowany zostanie PROJEKT ROZBIÓRKI, który będzie załącznikiem do wniosku o Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej.

Prace rozbiórkowe będą prowadzone ręcznie lub przy użyciu sprzętu pneumatycznego, elektrycznego klasy B oraz mechanicznego, posiadających stosowne atesty lub ręcznie i obejmować będą okres około 4 do 6 miesięcy,

Teren rozbiórki zostanie ogrodzony i oznakowany tablicami ostrzegawczymi i tablicą informacyjną.

Etapy prac rozbiórkowych obejmować będą:

- roboty przygotowawcze, obejmujące: przygotowanie zaplecza socjalno-biurowego, zabezpieczenie placu rozbiórki ogrodzeniem, wyznaczenie miejsc składowania materiałów, zabezpieczenie dróg dojazdowych i komunikacji wewnętrznej dla dźwigów i samochodów transportujących, wyznaczenie strefy bezpieczeństwa dla rozbieganych elementów, oznakowanie terenu i montaż tablic ostrzegawczych i informacyjnych,
- odłączenie obiektów od sieci zewnętrznych (zasilania w energię elektryczną, wodociągu, sieci gazowej, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej),
- prowadzenie rozbiórki w następującej kolejności: budynek, demontaż wiaty nad dystrybutorami i dystrybutorów, rozebranie pozostałych obiektów naziemnych i demontaż zbiorników podziemnych oraz instalacji.

Zbadaniu będzie musiał zostać poddany stan gleb w miejscu likwidowanej Stacji Paliw.

Przebudowy kolizji z istniejącym uzbrojeniem - w granicach Inwestycji nie występują wymagające przebudowy linie WN oraz gazociągi wysokopiętne.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę:

- sieci ciepłowniczej wysokoparametrowej PN16 kanałowej,
 - magistrali wodociągowej Dn500,
 - wodociągu z rur PE średnicy D160 od magistrali Dn500 do ul. Sikorskie,
 - sieci wodociągowej DN80 stal zasilającej obiekty PKP,
 - sieci gazowej niskopiętnej De200 na odc. od ul. Oleskiej 51 do ul. Oleskiej oraz wzdłuż ulicy Nysy Łużyckiej od skrzyżowania z ul. Oleską do ulicy Katowickiej,
 - sieci gazowej niskopiętnej De63 na odc. przejścia pod ul. Oleskiej na wysokości budynku 51– 55,
 - sieci gazowej niskopiętnej De100 na odc. przejścia pod ul. Dąbrowskiego wzdłuż ul. Nysy Łużyckiej,
 - kolektora sanitarnego Dn1500 z rur GPR ze studniami na odc. kolizji z murem oporowym wzdłuż północnej jezdni ul. Batalionów Chłopskich,
 - kanalizacji sanitarnej Dn200 z rur kamionkowych glazurowanych ze studniami na odc. kolizji z tunelem,
 - przebudowę kolektora deszczowego Dn1500 na odc. kolizji z murem oporowym wzdłuż północnej jezdni ul. Batalionów Chłopskich,
 - kanalizacji deszczowej Dn300÷Dn800 w ciągu ulic w zakresie przedsięwzięcia oraz budowa przykanalików z rur PCV Dn200–1200,0 m wraz z likwidacją istniejących w obrębie przebudowy.
- Do niej będą odprowadzane spływy z odwodnienia tunelu z projektowanej pompowni,

- kanalizacji ogólnospławnej Dn300 w zakresie korekty wysokościowej studni i podłączeń projektowanych wpustów drogowych i przykanalików z rur PCV Dn200.

Likwidacja istniejącej zieleni

Realizacja przedsięwzięcia z uwagi na rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego, przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia oraz uporządkowanie terenu wokół inwestycji wymagać będzie wycinki przydrożnych drzew i krzewów w ilościach: **1197 szt. drzew i 2408 m² krzewów.**”

i w tym zakresie orzekam:

„Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego w centralnej części miasta Opola, w rejonie skrzyżowania drogi wojewódzkiej DW435 (ul. Batalionów Chłopskich – Bohaterów Monte Cassino) z drogą powiatową DP2004 O (ul. Oleska) i z drogą gminną DG103793 O (ul. Katowicka), a także skrzyżowania drogi powiatowej DP2004 O (ul. Oleskiej) z drogą gminną DG103549 O (ul. Janusza Kusocińskiego – Macieja Rataja).

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na terenie działek o następujących numerach ewidencyjnych:

obręb 103 Opole, arkusz mapy 17: 48/1; 48/4; 61/1; 62;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 19: 127/2; 127/1; 126/1; 126/2; 125/1; 125/2; 124/1; 124/2; 123/26; 123/44; 123/47; 123/40; 123/41; 123/33; 123/42; 123/43; 123/10; 123/24;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 20: 166/2; 167/2; 168/2; 169/1; 169/2;

obręb 103 opole, arkusz mapy 21: 3/1; 3/2; 160/1; 160/2; 1/4; 1/3; 2/6; 2/7; 2/8; 2/9; 2/10; 2/5; 150/3; 150/4; 148/2; 147/2; 146/2; 143/2; 142/3; 158/2; 158/1; 157/1; 97/1; 162; 84/1; 83/1; 161;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 45: 1/1; 1/2; 12/8; 12/9; 12/10; 12/11;

obręb 103 Opole, arkusz mapy 46: 23/1; 23/2; 23/3; 23/4; 26/6; 26/7; 26/2; 22/4; 22/3; 26/4; 26/5; 24/8; 24/9; 24/10; 24/4; 24/3; 27/1; 27/3; 28/1; 22/2; 21/25; 21/26; 21/6; 20/5; 20/6; 2/22; 2/23; 1/3; 20/4; 18/1; 18/42; 18/43; 2/20; 2/21; 2/16; 2/8; 2/7; 2/9; 1/8; 1/5; 21/13; 2/14; 24/6; 24/7.

Istniejący węzeł komunikacyjny składający się z 3 skrzyżowań oraz dworca kolejowego zostanie rozbudowany do węzła wielopoziomowego dla uzyskania uprzywilejowania komunikacji zbiorowej (na poziomie „0” i „-1”) oraz uprzywilejowania komunikacji pieszej i rowerowej (na poziomie „0”), a także bezkolizyjnego ruchu pojazdów jadących drogą wojewódzką nr 435 (na poziomie „+1” i „-1”). Na poziomie „0” pozostaną wszystkie skrzyżowania po północnej stronie torów PKP oraz zintegrowane skrzyżowanie ul. Oleskiej i Katowickiej, natomiast jezdnie DW435 przeniesione zostaną na poziomy „-1” i „+1” – do tunelu otwartego po trasie obecnego jej śladu i na projektowany po południowej stronie torowiska PKP nasyp (w wariantcie alternatywnym – estakada) wraz z wiaduktami.

Odcinki drogowe objęte przedsięwzięciem to:

ul. Batalionów Chłopskich – droga wojewódzka DW435 klasy G,

ul. Bohaterów Monte Cassino - droga wojewódzka DW435 klasy G,

ul. Oleska – droga powiatowa 2004 O klasy Z,

ul. Katowicka – droga gminna 103793 O klasy L,

ul. Janusza Kusocińskiego – droga gminna 103549 O klasy L,

ul. Macieja Rataja – droga gminna 103549 O klasy L,

ul. Ogrodowa – droga gminna 103550 O, klasy D,
ul. Nysy Łużyckiej (boczna) – droga gminna 103785 O klasy D.

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje:

- przebudowę układu komunikacyjnego dróg z włączeniem do stanu istniejącego:
 - odcinka drogi wojewódzkiej DW435, klasy G 2×2 (ul. Batalionów Chłopskich/ul. Bohaterów Monte Cassino) o łącznej długości ok. 1970 m,
 - odcinka drogi powiatowej nr 2004 O, klasy L 1×2 (ul. Oleska) o długości ok. 410 m,
 - odcinka drogi gminnej nr 103793 O (ul. Katowicka), 103549 O (ul. Janusza Kusocińskiego i ul. Macieja Rataja), 103550 (ul. Ogrodowa) i 103785 (ul. Nysy Łużyckiej) - o łącznej długości ok. 770 m;
- budowę dróg łącznikowych umożliwiających połączenie ciągu głównego DW435 z układem komunikacyjnym w rejonie dworca kolejowego Opole Wschód, o łącznej długości ok. 1450 m;
- realizację skrzyżowania DW435 z ul. Oleską i ul. Katowicką w jedno zintegrowane skrzyżowanie z wyspą centralną i wykorzystaniem wewnętrznych powierzchni akumulacyjnych dla relacji skrętnych;
- budowę prawoskrętu ul. Oleskiej do autobusowej stacji przesiadkowej;
- skomunikowanie ul. Katowickiej, Bohaterów Monte Cassino z ul. Oleską i ul. Macieja Rataja (poprzez przebicie w nasypie kolejowym);
- budowę autobusowego węzła przesiadkowego (zespół przystankowy) ze służą w miejscu likwidowanej Stacji Paliw LOTOS wraz z jezdnią rozprowadzającą;
- budowę obiektów inżynierskich i murów oporowych w ciągach projektowanych dróg;
- realizację parkingu Park&Ride poprzez przebudowę parkingu przy ul. Rataja z dowiązaniem istniejącego układu komunikacyjnego;
- budowę parkingu Park&Ride przy ul. Oleskiej i ul. Kusocińskiego z dowiązaniem do nowego układu komunikacyjnego;
- budowę parkingów Park&Bike w rejonie dworca PKP;
- włączenia do projektowanego układu komunikacyjnego wszystkich kierunków możliwych do wykorzystania przez komunikację autobusową do/z nowo projektowanych zatok autobusowych (jedna przy ul. Oleskiej w rej. Stadionu ODRY, 3 zatoki przy ul. Rataja, jedna przy DW435 w rejonie wyspy centralnej);
- budowę ciągów pieszych i rowerowych;
- budowę sygnalizacji świetlnej dla rozbudowywanego układu ze skoordynowaniem z sygnalizacją istniejących skrzyżowań sąsiadujących;
- budowę systemu informacji pasażerskiej (tablice zmienne treści zlokalizowane na zatokach autobusowych oraz węzle przesiadkowym);
- budowę niezbędnej infrastruktury w celu umożliwienia wdrożenia systemu ITS;
- budowę urządzeń ochrony środowiska;
- budowę oświetlenia ulicznego;
- budowę sieci kanalizacji deszczowej o łącznej długości ok. 4650 m;

- budowę przepompowni dla projektowanej kanalizacji deszczowej;
- przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej (wodociągów, gazociągów, sieci ciepłowniczej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, sieci elektroenergetycznej i teletechnicznej) zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi;
- rewitalizację zabytkowego dworca kolejowego Opole Wschód w zakresie odnowienia ścian zewnętrznych i ewentualnego zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych wiaduktu;
- likwidację infrastruktury kolidującej oraz obiektów Stacji paliw Lotos przy ul. Bohaterów Monte Casino 2;
- wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie;
- doprowadzenie przyległego terenu do odpowiedniego stanu, po zakończeniu robót.

Ponadto w ramach przedsięwzięcia przewidziano 7 nowych obiektów, w tym 4 wiadukty drogowe (W-2, W-5, T-2, T-3), 2 przejazdy dla ciągów pieszo-rowerowych (W-1 i W6) oraz jeden wiadukt/przejazd pod nasypem kolejowym (T-1) tj.:

- **wiadukt drogowy W-1** – zaprojektowany w ciągu nowo projektowanej jezdni północnej DW435 w celu przeprowadzenia ruchu pieszego oraz rowerowego pod nowo projektowaną drogą (obiekt jednoprzęsłowy, rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór ok. 10 m, szerokość obiektu 11 m);
- **wiadukt drogowy W-2** – zaprojektowany w ciągu nowo projektowanej jezdni północnej DW435 w celu przeprowadzenia drogi łączącej ulicę Bohaterów Monte Cassino z ulicą Rataja (przedłużenie ul. Katowickiej), a także ruchu pieszego oraz rowerowego pod nowoprogowaną drogą (obiekt jednoprzęsłowy, rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór ok. 30 m, szerokość obiektu 11 m);
- **wiadukt drogowy W-5** – zaprojektowany w ciągu nowoprogowanej jezdni północnej DW 435 pozwoli przeprowadzić projektowaną jezdnię północną DW435 nad istniejącą ulicą Oleską, chodnikiem dla pieszych, ścieżką rowerową oraz placem Park&Bike (obiekt jednoprzęsłowy, rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór – ok. 75 m, spowodowana wymogiem odsłonięcia zabytkowych murów stacji Opole Wschodnie oraz przyszłymi planami rozbudowy ulicy Oleskiej, szerokość obiektu 11 m);
- **wiadukt drogowy W-6** – zaprojektowany w ciągu drogi DW 435, pozwoli na bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu pieszego oraz rowerowego pod nowoprogowaną jezdnią (obiekt jednoprzęsłowy, parametry: rozpiętość teoretyczna obiektu $L = 8$ m, szerokość całkowita 11 m);
- **wiadukt kolejowy T-1 pod torami PKP** – ma na celu przeprowadzenie nowoprogowanej drogi łączącej ulicę Bohaterów Monte Cassino z ulicą Rataja (przedłużenie ul. Katowickiej) wraz z chodnikiem i ścieżką rowerową pod istniejącym torowiskiem kolejowym. Wykonany zostanie metodą przecisku, z utrzymaniem ruchu kolejowego podczas jego realizacji (parametry obiektu: rozpiętość teoretyczna obiektu w osiach podpór – 45 m, szerokość całkowita ok. – 37,50 m);
- **wiadukt T-2 nad drogą DW435** - pozwoli na przeprowadzenie nowoprogowanej jezdni południowej DW 435 pod projektowanym skrzyżowaniem ul. Katowickiej

i Bohaterów Monte Cassino oraz pod projektowaną obok ścieżką rowerową i chodnikiem (obiekt jednoprzęsłowy o parametrach: rozpiętość teoretyczna obiektu $L = 10,5$ m, szerokość całkowita 32 m);

- **wiadukt T-3 nad drogą DW435** – pozwoli na przeprowadzenie nowo projektowanej jezdni południowej DW 435 pod projektowanym skrzyżowaniem ul. Oleskiej i Batalionów Chłopskich/Bohaterów Monte Cassino oraz pod projektowaną obok ścieżką rowerową i chodnikiem (obiekt jednoprzęsłowy, parametry obiektu: rozpiętość teoretyczna obiektu $L = 10,5$ m, szerokość całkowita 41,5 m).

Przewidziane **mury oporowe** wzdłuż jezdni północnej DW435 (M-1) i po południowej stronie ul. Bohaterów Monte Cassino (M-3) – wykonane będą w technologii z gruntu zbrojonego (długość ok. 795 m), oraz mury wzdłuż jezdni południowej DW435, stanowiące tzw. tunel otwarty (M-2) o długości 1006 m (wykonane w technologii ścianki berlińskiej).

Rozwiązania konstrukcji nawierzchni - górne i dolne warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni będą wykonane z betonu asfaltowego lub z mieszanki kruszywa naturalnego (łamanego) niezwiązanego (nawierzchnie jezdni – beton asfaltowy wymiennie beton cementowy na odcinkach w tunelach; nawierzchnie zatok autobusowych: beton cementowy / kostka kamienna; nawierzchnie parkingów: kostka betonowa; nawierzchnie zjazdów: kostka betonowa; nawierzchnie chodników: kostka betonowa; nawierzchnie ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych: z betonu asfaltowego / kostki betonowej. Krawężniki i obrzeża chodnikowe wykonane będą z betonowych elementów prefabrykowanych. W rejonie zjazdów oraz przejść dla pieszych będą zastosowane krawężniki obniżone. Na przejściach dla pieszych i w rejonie peronów przystankowych zastosowane zostaną pasy medialne dla osób niewidomych oraz słabowidzących.

Projektowany system odwodnienia – odwodnienie powierzchniowe projektowanego układu komunikacyjnego zapewnione zostanie poprzez nadanie normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych projektowanym jezdniom i chodnikom. Wody opadowe odbierane będą poprzez sieć wpustów ulicznych z osadnikami na wpustach a następnie projektowanymi kanałami deszczowymi zostaną odprowadzone do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej lub ogólnospławnej. Odwodnienie tunelu w ciągu DW435 i przejazdu pod torami PKP przewidziano poprzez zastosowanie przepompowni o wydajności ~ 100 l/s z zabudowanym osadnikiem. Planowana przepompownia będzie zlokalizowana w rejonie zatoki autobusowej na wyspie centralnej.

Odwodnienie obiektów inżynierskich będzie również wykonane za pomocą odwodnienia powierzchniowego do istniejącej bądź przebudowywanej kanalizacji. W celu odwodnienia terenu przyległego wokół przebudowywanego układu komunikacyjnego zaprojektowane zostaną sączki podłużne z odprowadzeniem wód do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Projektowana sygnalizacja świetlna i projektowane oświetlenie – Inwestor planuje całkowity demontaż istniejącej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Batalionów Chłopskich - Bohaterów Monte Cassino - Oleska i budowę nowych sygnalizacji świetlnych, dostosowanych do zaprojektowanego układu drogowego na następujących skrzyżowaniach ulic:

- Oleska - Rataja – Kusocińskiego,

- Batalionów Chłopskich – Bohaterów Monte Cassino,
- Katowicka – wyjazd z dworca autobusowego,
- Bohaterów Monte Cassino – Katowicka,
- Rataja – nowe połączenie pod torami kolejowymi.

Przewidziano zastosowanie sygnalizacji świetlnych grupowych, acyklicznych, pracujących w oparciu o system detekcji obejmujący wszystkie relacje ruchowe na wszystkich skrzyżowaniach.

Na terenie planowanej inwestycji przewiduje się likwidację istniejącego oświetlenia o długości ok. 3,2 km i zastąpieniu jej nową instalacją o łącznej długości ok. 10 km. Zaprojektowano instalację oświetleniową na słupach aluminiowych z oprawami ze źródłem światła typu LED.

Likwidacja obiektów budowlanych - realizacja przedsięwzięcia wymaga likwidacji istniejącej stacji paliw firmy „LOTOS” położonej przy ul. Bohaterów Monte Casino 2, o powierzchni 0,34 ha (zabudowa zajmuje 0,03 ha, na działkach 22/2, 22/3, 22/4, 26/2 i 26/3 własności Gminy Opole oraz 12/7 własności Uniwersytetu Opolskiego). Prace rozbiórkowe obejmować będą: budynek magazynowo-biurowy, zbiorniki paliw, dystrybutory, instalacje paliwowe, wiatę nad dystrybutorami, instalacje wodno-kanalizacyjne i elektryczne, podjazdy, myjnię samochodową oraz urządzenia pomocnicze (odkurzacz, sprężarka).

Przed przystąpieniem do rozbiórki opracowany zostanie PROJEKT ROZBIÓRKI, który będzie załącznikiem do wniosku o Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej.

Prace rozbiórkowe będą prowadzone ręcznie lub przy użyciu sprzętu pneumatycznego, elektrycznego klasy B oraz mechanicznego, posiadających stosowne atesty lub ręcznie i obejmować będą okres ok. 4 do 6 miesięcy.

Teren rozbiórki zostanie ogrodzony i oznakowany tablicami ostrzegawczymi i tablicą informacyjną.

Etapy prac rozbiórkowych obejmować będą:

- roboty przygotowawcze, obejmujące: przygotowanie zaplecza socjalno-biurowego, zabezpieczenie placu rozbiórki ogrodzeniem, wyznaczenie miejsc składowania materiałów, zabezpieczenie dróg dojazdowych i komunikacji wewnętrznej dla dźwigów i samochodów transportujących, wyznaczenie strefy bezpieczeństwa dla rozbieranych elementów, oznakowanie terenu i montaż tablic ostrzegawczych i informacyjnych,
- odłączenie obiektów od sieci zewnętrznych (zasilania w energię elektryczną, wodociągu, sieci gazowej, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej),
- prowadzenie rozbiórki w następującej kolejności: budynek, demontaż wiaty nad dystrybutorami i dystrybutorów, rozebranie pozostałych obiektów naziemnych i demontaż zbiorników podziemnych oraz instalacji.

Zbadaniu będzie musiał zostać poddany stan gleb w miejscu likwidowanej Stacji Paliw.

Przebudowy kolizji z istniejącym uzbrojeniem – w granicach Inwestycji nie występują wymagające przebudowy linie WN oraz gazociągi wysokopiętne.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę:

- sieci ciepłowniczej wysokoparametrowej PN16 kanałowej,

- magistrali wodociągowej Dn500,
- wodociągu z rur PE średnicy D160 od magistrali Dn500 do ul. Sikorskie,
- sieci wodociągowej DN80 stal zasilającej obiekty PKP,
- sieci gazowej niskoprężnej De200 na odc. od ul. Oleskiej 51 do ul. Oleskiej oraz wzdłuż ulicy Nysy Łużyckiej od skrzyżowania z ul. Oleską do ulicy Katowickiej,
- sieci gazowej niskoprężnej De63 na odc. przejścia pod ul. Oleską na wysokości budynku 51– 55,
- sieci gazowej niskoprężnej De100 na odc. przejścia pod ul. Dąbrowskiego wzdłuż ul. Nysy Łużyckiej,
- kolektora sanitarnego Dn1500 z rur GPR ze studniami na odc. kolizji z murem oporowym wzdłuż północnej jezdni ul. Batalionów Chłopskich,
- kanalizacji sanitarnej Dn200 z rur kamionkowych glazurowanych ze studniami na odc. kolizji z tunelem,
- przebudowę kolektora deszczowego Dn1500 na odc. kolizji z murem oporowym wzdłuż północnej jezdni ul. Batalionów Chłopskich,
- kanalizacji deszczowej Dn300÷Dn800 w ciągu ulic w zakresie przedsięwzięcia oraz budowa przykanalików z rur PCV Dn200–1200,0 m wraz z likwidacją istniejących w obrębie przebudowy. Do niej będą odprowadzane spływy z odwodnienia tunelu z projektowanej pompowni,
- kanalizacji ogólnospławnej Dn300 w zakresie korekty wysokościowej studni i podłączeń projektowanych wpustów drogowych i przykanalików z rur PCV Dn200.

Likwidacja istniejącej zieleni

Realizacja przedsięwzięcia z uwagi na rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego, przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia oraz uporządkowanie terenu wokół inwestycji wymagać będzie wycinki drzew i krzewów w liczbie: ok. 845 szt. drzew (ok. 1197 szt. pni drzew) i ok. 2408 m² krzewów.”;

5. w pozostałej części utrzymuję zaskarżoną decyzję w mocy.

Uzasadnienie

Decyzją z dnia 2 grudnia 2016 r., znak: WOO.4210.2.2016.JGD.15, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu (zwany dalej „RDOŚ w Opolu”) określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na *rozbudowie układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego „Opole-Wschód” w wariantcie 3A wnioskowanym do realizacji.*

Z uwagi na liczbę stron biorących udział w prowadzonym przez RDOŚ w Opolu postępowaniu w niniejszej sprawie zastosowanie miał art. 74 ust. 3 ustawy ooś, w myśl którego jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się art. 49 Kpa, a zatem, poza inwestorem, pozostałym stronom postępowania doręczenie zaskarżonej decyzji nastąpiło poprzez publiczne obwieszczenie. Mając powyższe na uwadze RDOŚ w Opolu obwieszczeniem z dnia 5 grudnia 2016 r., znak: WOO.4210.2.2016.JGD.16, poinformował strony postępowania o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie,

o którym mowa powyżej, zostało zamieszczone: na tablicy ogłoszeń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Opolu, na tablicy informacyjnej Urzędu Miasta Opola oraz w sąsiedztwie miejsca realizacji inwestycji, tj. na stacji paliw Orlen przy ul. Batalionów Chłopskich, na stacji paliw LOTOS przy ul. Katowickiej, na stacji PKP Opole-Wschód, po przeciwnej stronie ulicy w stosunku do stacji (na przejściu dla pieszych), na stadionie miejskim przy ul. Kusocińskiego, a także przy ulicach Rataja oraz Bohaterów Monte Cassino (przejścia dla pieszych, drzewa). Powyższe obwieszczenia uwidocznione były w dniach od 6 do 19 grudnia 2016 r. Zaskarżona decyzja została skutecznie doręczona stronom postępowania w trybie art. 49 Kpa w dniu 20 grudnia 2016 r. W związku z powyższym ostatnim dniem na złożenie odwołania był 2 stycznia 2017 r.

Od decyzji RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r. odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (zwanego dalej „GDOŚ”), za pośrednictwem organu I instancji wnieśli:

- [REDAKTOWANE] pismem z dnia 29 grudnia 2016 r. (data nadania w placówce publicznego operatora pocztowego – 30 grudnia 2016 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDAKTOWANE] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDAKTOWANE] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDAKTOWANE] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;

- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 31 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] i [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDACTED] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadający przymiot strony postępowania na podstawie

informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;

- [REDAKTOWANE] pismem z dnia 29 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- [REDAKTOWANE] pismem z dnia 30 grudnia 2016 r. (data osobistego doręczenia do RDOŚ w Opolu – 2 stycznia 2017 r.), posiadająca przymiot strony postępowania na podstawie informacji zamieszczonych w wykazie podmiotów ujawnionych w bazie danych ewidencji gruntów i budynków, nr kancelaryjny: GiK.6621.1.499.2016.HG, sporządzonym przez Prezydenta Miasta Opola i stanowiącym element akt analizowanej sprawy;
- Stowarzyszenie rowerowe Piasta Opole pismem z widniejącą na nim datą sygnowania 2 stycznia 2017 r. (data nadania w placówce publicznego operatora pocztowego – 31 grudnia 2016 r.), działające jako podmiot na prawach strony na podstawie art. 44 ustawy ooś;
- Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych SILESIA (zwane dalej „STE SILESIA”) pismem z dnia 16 grudnia 2016 r. (data doręczenia do RDOŚ w Opolu za pośrednictwem platformy ePUAP – 17 grudnia 2016 r.), działające jako podmiot na prawach strony na podstawie art. 44 ustawy ooś.

Wszyscy ww. skarżący formułując względem kwestionowanego rozstrzygnięcia określone zarzuty (o których mowa będzie w dalszej części uzasadniania niniejszej decyzji), wniesli o uchylenie spornego rozstrzygnięcia oraz skierowanie sprawy ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego w ramach ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji.

Zgodnie z art. 129 § 2 Kpa środki zaskarżenia zostały złożone w ustawowym terminie 14 dni.

Działając na podstawie art. 133 Kpa RDOŚ w Opolu pismem z dnia 21 marca 2017 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.20, przekazał odwołania do GDOŚ.

Poza przytoczonymi powyżej środkami zaskarżenia, które spełniały wymogi formalne, zarzuty względem decyzji RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r. złożyło również stowarzyszenie Komitet Obrony Pasięki – Miasto dla Ludzi (zwane dalej „stowarzyszeniem KOP”). Wystąpienie to zostało przesłane do organu I instancji za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (poczty mailowej) w dniu 23 grudnia 2016 r. Ww. stanowisko stowarzyszenia KOP nie zostało potraktowane przez GDOŚ jako odwołanie, ponieważ nie stanowiło podania w rozumieniu przepisów prawa procesowego. Jak stanowi art. 63 Kpa, *podania (żądania, wyjaśnienia, odwołania, zażalenia) mogą być wnoszone pisemnie, telegraficznie, za pomocą telefaksu lub ustnie do protokołu, a także za pomocą innych środków komunikacji elektronicznej przez elektroniczną skrzynkę podawczą organu administracji publicznej utworzoną na podstawie ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne*. Z powyższego wynika, że podanie (w tym wypadku odwołanie), jeżeli miałoby być złożone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, to winno być skierowane do organu przez specjalnie do tego utworzoną elektroniczną skrzynkę podawczą funkcjonującą w ramach obsługi elektronicznej platformy usług

administracji publicznej (ePUAP). Dodatkowo – jak wynika z art. 63 § 3a Kpa – *podanie wniesione w formie dokumentu elektronicznego powinno: 1) być opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, lub uwierzytelniane w sposób zapewniający możliwość potwierdzenia pochodzenia i integralności weryfikowanych danych w postaci elektronicznej; 2) zawierać dane w ustalonym formacie, zawartym we wzorze podania określonym w odrębnych przepisach, jeżeli te przepisy nakazują wnoszenie podań według określonego wzoru; 3) zawierać adres elektroniczny wnoszącego podanie.* Wiadomość mailowa, jaką posłużyło się stowarzyszenie KOP do przekazania swojego stanowiska w odniesieniu do decyzji środowiskowej z dnia 2 grudnia 2016 r., pozbawiona jest atrybutów podania wg przytaczanej powyżej normy prawnej.

Przywołane powyżej odwołania [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE] oraz [REDAKTOWANE] były tożsame co do treści.

Zawierały one zasadniczo zarzut naruszenia przez RDOŚ w Opolu praw osób skarżących, jako stron postępowania, wynikających z art. 74 ust. 3 ustawy ooś w związku z art. 10 i art. 49 Kpa.

Uzasadniając swój zarzut skarżący stwierdzili, że zgodnie z przywoływanymi powyżej przepisami strony postępowania powinny być informowane przez cały okres postępowania w trybie art. 49 Kpa, tj. przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, z zachowaniem 14-dniowego terminu uwidocznienia zawiadomienia. Zdaniem skarżących stron, zgodnie z uzasadnieniem na stronie 6-stej decyzji, RDOŚ *wywieszał ogłoszenia w terminie 7-mio lub 14-stodniowym na tablicy ogłoszeń w siedzibach RDOŚ i Urzędu Miasta Opola (które?) oraz na stacjach Orlen i Lotos na skrzyżowaniu Batalionów Chłopskich z Oleską, na opuszczonej i zdewastowanej stacji Opole Wschodnie oraz na przejściu dla pieszych na ulicy Rataja, przed stadionem «Odra» oraz na ulicy Katowickiej, (...) wszystkie wskazane lokalizacje nie są odwiedzane przez mieszkańców i dotyczą terenów niezamieszkałych, opuszczonych lub niebezpiecznych oraz teren[ów] działalności gospodarczej lub uczelni, a dodatkowo Urząd Miasta Opola mieści się w wielu budynkach w różnych częściach miasta, nie sposób wymagać, by mieszkańcy odwiedzali cyklicznie wszystkie te lokalizacje (...) siedziba RDOŚ mieści się na dalekich przedmieściach, [więc] osoba niezorientowana nie spodziewa się, że informacji o ważnych dla niej sprawach ma tam właśnie szukać.* Zgodnie z twierdzeniem skarżących właściwy do obwieszczania sposób zwyczajowo przyjęty w Opolu to ogłoszenia na słupach ogłoszeniowych, w pra[s]ie lokalnej a przede wszystkim na tablicach na klatkach schodowych zamieszkałych budynków w porozumieniu z zarządcami wspólnoty. Dodatkowo strony wskazały, że w Opolu urząd komunikuje się też z mieszkańcami poprzez Centrum Dialogu Obywatelskiego oraz poprzez Biuletyn Informacji Publicznej. Także obwieszczenia Marszałka czy Wojewody są zamieszczane w BIP Urzędu Miasta Opola. To są standardy wprowadzone przez urząd miejski i tym samym jest to sposób zwyczajowo przyjęty w Opolu. W podsumowaniu swojego odwołania każda ze skarżących stron podniosła, że jako mieszkańcy posiadający interes faktyczny nie mieli zapewnionej możliwości czynnego udziału w postępowaniu na każdym jego etapie. Nie mogli zapoznać się z treścią raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”), jak również pozostałą dokumentacją postępowania. Dodatkowo każda ze stron wskazała, że treść decyzji poznała w ostatnich dniach grudnia 2016 r., co dało jej jedynie możliwość złożenia formalnego odwołania z wnioskiem o zwrócenie postępowania do RDOŚ w Opolu w celu przeprowadzenia rzetelnego postępowania z udziałem okolicznych wspólnot mieszkaniowych.

Stowarzyszenie rowerowe Piasta Opole w swoim odwołaniu podniosło następujące zarzuty:

1. skrzyżowanie ulicy Batalionów Chłopskich i [Bohaterów] Monte Cassino z ulicą Oleską w wariantcie 3A wyraźnie utrudni poruszanie się pieszym i rowerzystom ulicą Oleską między akademikami politechniki i uniwersytetu;
2. realizacja wariantu 3A będzie krokiem wstecz w rozwoju infrastruktury rowerowej a nie jej promocją – wcześniej w tym miejscu planowana była śluza rowerowa i pas rowerowy przez skrzyżowanie, czyli rozwiązanie dużo lepsze, wygodniejsze i tańsze, niż obecnie planowane;
3. droga rowerowa wzdłuż ul. Batalionów Chłopskich już istnieje i obecnie przeszkodą jest jedynie sama ulica Oleska, którą trzeba pokonać prowadząc rower na pasach. Po przebiegu wiaduktu Katowicka – Rataja rowerzysta jadąc z Zaodrza na wschód będzie miał trzy kolizyjne przejazdy do pokonania;
4. Stowarzyszenie nie brało czynnie udziału w postępowaniu przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na skutek *trzymania postępowania przez inwestora w tajemnicy*;
5. organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jest mało znany Opolanom i środowisko rowerowe nie wiedziało, że postępowanie w przedmiocie wydania ww. decyzji było wszczęte. Informacje o wydanej decyzji Stowarzyszenie otrzymało od organizacji ekologicznej i z prasy.

W podsumowaniu swojego wystąpienia ww. stowarzyszenie wniosło o uchylenie zaskarżonej decyzji RDOŚ w Opolu i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych ze środowiskiem rowerowym na temat przedmiotowej inwestycji, która istotnie wpłynie na warunki poruszania się rowerem w części miasta objętej zakresem rzeczowym analizowanego zamierzenia.

STE SILESIA kwestionując decyzję RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r. wskazało na następujące uchybienia i naruszenia:

6. naruszenie art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, poprzez niewystarczające wariantowanie w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak możliwości wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Zdaniem stowarzyszenia, inwestor w raporcie ooś przedstawił jedynie dwa warianty inwestycyjne (W2 i W3A), co zgodnie z orzecznictwem stanowi naruszenie art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś. Stowarzyszenie zwraca uwagę, że wariant najkorzystniejszy dla środowiska nie musi być – w odróżnieniu od wariantu alternatywnego – racjonalny. Dopiero w ustawie ooś w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r., wprowadzono wymóg, by również wariant najkorzystniejszy dla środowiska był racjonalny. Organizacja stwierdza, że na stronie 51 raportu ooś inwestor opisał przesłanki przeciw racjonalności kolejnego wariantu – wariantu 1 (W1), stwierdzając, że *(W1) okazał się nieracjonalny, z uwagi na konieczność budowy tunelu i przebudowy kolidującej infrastruktury z zamknięciem ruchu na DW435, wymaganym także na etapie eksploatacji w przypadku awarii lub niezbędnego remontu sieci, podczas których przewiduje się wystąpienie paraliżu komunikacyjnego w centrum miasta*. Stowarzyszenie nie zgadza się z argumentacją inwestora w tym zakresie. Stwierdza, że każdy z wariantów wiąże się z dużą przebudową terenu, w tym z przełożeniem infrastruktury, a pod koniec czerwca 2015 r. Prezydent Miasta Opola na konferencji prasowej przedstawił wariant 1 jako element projektu „Smart City 2020”. W ocenie stowarzyszenia skierowanie głównego ruchu z [B]atalionów Chłopskich pod ziemię w lepszym [stopniu] tłumi emisję hałasu w okolicznym terenie niż poprowadzenie[ę] trasy po estakadzie. Inwestor powinien przeanalizować w raporcie, czy rzeczywiście – jak twierdzi na stronie 51 raportu

– *wariant ten byłby najmniej korzystny dla środowiska. Dodatkowo stowarzyszenie domaga się przeanalizowania założeń programu Smart City Opole 2020 (konferencja 22 czerwca 2015 r.) oraz konsultacji społecznych z 23 listopada 2015 r. do Programu Gospodarki Niskoemisyjnej, której elementem jest inwestycja w węzeł Opole Wschodnie;*

7. w zakresie oddziaływania na zabytki stowarzyszenie stwierdza, że preferowany wariant W3A przewiduje budowę wyniesionego nasypu w murach oporowych, które będą przylegały do zabytkowego dworca od strony południowej. Spowoduje to – zdaniem organizacji – trwałe przesłonięcie zabytku, którego okna poczekalni wychodzą właśnie na południową stronę. Brak też analizy, czy budowa muru oporowego w takiej bliskości nie wpłynie negatywnie na zabytek (wibracje, wilgoć);
8. nieprawidłowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego. Zdaniem stowarzyszenia, *zgodnie z rozdziałem 10.2.3. raportu (porównanie wariantów pod względem poszczególnych kryteriów)] jedynym realnym kryterium rozróżniającym warianty W3A i W2, a także przesądzającym o «nieracjonalności» wariantu W1 są aspekty emisji hałasu. Według organizacji, niewiarygodne wydają się twierdzenia [zawarte] w raporcie o tym, że warianty inwestycyjne W2 i W3A nawet bez zabezpieczeń akustycznych mniej będą oddziaływać na środowisko od stanu aktualnego [oraz że] wariant W2 jest mniej korzystny od wariantu W3A. Stowarzyszenie dodatkowo stwierdza, że w rozdziale 6 raportu w nieprawidłowy sposób opisano sytuację w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia. Zdaniem stowarzyszenia, niepodejmowanie przedsięwzięcia spowoduje ograniczenie ruchu w centrum, czego skutkiem będzie mniejsza emisja hałasu i spalin w stosunku do wariantów inwestycyjnych, gdzie planuje się drastyczne zwiększenie przepustowości ulicy Katowickiej bez poprawy jej drożności, a ponadto na ulicy Oleskiej wzrośnie ruch uliczny.*

Zdaniem stowarzyszenia inwestor pominął wyliczenia SRD (średniego ruchu drogowego) mierzone w latach 2010 i 2015 przez GDDKiA oraz samego inwestora. Według organizacji przytoczone dane wskazują na trend spadkowy w zakresie natężenia ruchu drogowego. Tymczasem w raporcie oos w odniesieniu do wariantów inwestycyjnych planuje się nie tylko podniesienie prędkości miarodajnej dla DW435 z 50 na 60 km/h, oraz poszerzenie pasów ruchu w kierunku zabudowań z 2×2 do 4×2 , ale również prognozuje zwiększenie natężenia ruchu np. dla Batalionów Chłopskich z 23943 poj./dobę w roku 2015 do ponad 44 tys. poj./dobę w roku 2030. Zgodnie z raportem oos taka rozbudowa i wzrost natężenia spowoduje spadek uciążliwości hałasowej na okoliczne budynki w stosunku do sytuacji polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Zdaniem stowarzyszenia ta nieścisłość wymaga wyjaśnienia

Według stowarzyszenia porównanie wariantów pod względem oddziaływań akustycznych przemawia na korzyść W2 w stosunku do W3A, gdyż przynajmniej 165 metrów południowej jezdni DW435 nie emituje hałasu na zewnątrz czego nie można powiedzieć o rozwiązaniu półtunelowym. Także węższy wiadukt w W2 oznacza mniejszy ruch pojazdów, a tym samym mniejszą propaga[cję] hałasu w kierunku południowym z tego źródła. Tymczasem – jak wskazuje organizacja – raport oos sugeruje, że W3A ma korzystniejszy poziom hałasu niż tunelowe rozwiązanie W2.

Stowarzyszenie w oparciu o własne analizy sformułowało następujące zastrzeżenia:

- dla prognoz dotyczących roku 2020 wariant bezinwestycyjny wykazuje dla ulicy Oleskiej (okolice punktu pomiarowego P6) o około 5 dB większą emisję hałasu niż wariant W3A dla tego samego miejsca, mimo że w wariantcie inwestycyjnym nie planuje się w tym miejscu ekranów akustycznych, a jezdnia zostanie poszerzona w kierunku punktu pomiarowego P6,

- dla prognozy dotyczącej roku 2020 odcinek jezdni na [Bohaterów] Monte Cassino (między punktami pomiarowymi P10 a P11) wykazuje o wiele wyższą emisję hałasu w wariancie bezinwestycyjnym niż to samo miejsce w W3A,
- analiza opracowań kartograficznych prezentujących przyjęte rozwiązania konstrukcyjne dla W2 i W3A bez propozycji zastosowania zabezpieczeń akustycznych wykazuje wyliczenia z ekranami akustycznymi w rejonie centrum przesiadkowego. Ekran zabezpiecza to centrum inaczej dla W2 i W3A (z jednej strony oznacza to brak hałasu wynikającego z podjeżdżających autobusów na przystankach w modelu obliczeniowym, z drugiej te hipotetyczne ekrany niewykazane w części opisowej raportu ekranują hałas z północnej jezdni w modelu obliczeniowym – fałszuje to wyniki w kierunku południowym),
- analiza opracowań kartograficznych dla W2 i W3A „bez zabezpieczeń akustycznych” wykazuje, że cały odcinek wjazdu i wyjazdu z tunelu /półtunelu określono jako osłonięty obustronnie ekranami akustycznymi, mimo, że obliczenia miały być bez ekranów a najazd w początkowej części jest na tyle niski, że nie chroni przed hałasem w takim stopniu, jak 5-cio metrowy ekran,
- analiza wariantów W2 i W3A wskazuje na zaskakująco niską emisję hałasu z północnej, wyniesionej jezdni.

Stowarzyszenie zarzuca również, że inwestor pominął wyliczenia średniego ruchu drogowego przy obliczeniach emisji hałasu oraz że nieadekwatnie do potrzeb wynikających z zagospodarowania terenu zaproponował parametry planowanych do realizacji ekranów akustycznych;

9. nieprawidłowa ocena oddziaływania inwestycji w zakresie emisji tlenków azotu. Zdaniem stowarzyszenia w raporcie ooś brak jest osobnych obliczeń dla NO_x (rozumianej jako sumy tlenku azotu NO i dwutlenku azotu NO_2) oraz osobno dla NO_2 . W bezpośredniej bliskości dużych arterii komunikacyjnych, za jaką można uznać DW435 w Opolu, emisje tlenków azotu są wielokrotnie wyższe od tła dla tych substancji, przy czym spalanie paliw powoduje wysoką emisję tlenku azotu NO , dla którego nie określono wartości odniesienia w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87, zwanym dalej „rozporządzeniem z 26 stycznia 2010 r.”). Tymczasem w załączniku II do raportu (część obliczeniowa) w II.A obliczenia dla powietrza dane i modele są zgoła inne;
10. w zakresie wpływu na stan aerosanitarny:
 - stowarzyszenie stwierdza, że z raportu (części opisowej) nie wynika, czy i na jakich przesłankach podzielono odcinki drogi na emitery zastępcze,
 - zdaniem stowarzyszenia, wartości tła dotyczą wartości uśrednionych także przestrzennie i nie odzwierciedlają wysokich stężeń występujących przy lokalnych drogach, analiza zawarta w raporcie powinna uwzględniać także oddziaływania skumulowane poprzez bezpośrednie modelowanie najbliższych źródeł zanieczyszczeń komunikacyjnych,
 - zdaniem stowarzyszenia miejsce realizacji planowanej inwestycji jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych w mieście pod względem pyłów PM_{10} i trudno uznać, że rozbudowa węzła drogowego, która znacząco zwiększy ruch pojazdów w tej okolicy, poprawi ten stan rzeczy,

- według stowarzyszenia brak jest opisu, jak rozbudowa trasy wraz ze zwiększeniem przepustowości wpłynie na poziom ozonu przyziemnego,
- zdaniem stowarzyszenia *w obliczeniach założono prędkość miarodajną 6-50 km/h gdy tymczasem mamy do czynienia z wielkim okrężnym skrzyżowaniem, gdzie samochody (oprócz estakady/tunelu) poruszać się będą w systemie STOP&GO między różnymi światłami (...), co ma znaczący wpływ na emisję w obrębie okrężnego skrzyżowania;*

11. stowarzyszenie stwierdza, że organ ustalający środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia *nie ma praktycznie możliwości wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska.* Zdaniem organizacji powyższe wynika z faktu, że oba warianty praktycznie w ten sam sposób oddziałują na tereny cenne przyrodniczo zlokalizowane w obrębie inwestycji poprzez budowę estakady północnej DW435 czy tunelu pod torami na ul. Katowickiej. Według stowarzyszenia do tych najcenniejszych walorów przyrodniczych miejsca realizacji przedsięwzięcia należą *zadrzewienia wzdłuż DW435 (topole włoskie przy [ulicy] Nysy Łużyckiej, topole białe na nasypie kolejowym, drzewa koło dworca i na wschód od niego) wraz z żyjącymi tam gatunkami fauny.*

Podsumowując swoje odwołanie STE SILESIA wniosło o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości oraz skierowanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji celem uzupełnienia braków metodologicznych w ocenie wpływu inwestycji na środowisko (emisji hałasu i tlenków azotu).

STE SILESIA w trakcie postępowania odwoławczego pismem z dnia 7 listopada 2017 r. (złożonym za pośrednictwem platformy ePUAP do GDOŚ w dniu 8 listopada 2017 r.) wystąpiła o wstrzymanie natychmiastowego wykonania zaskarżonej decyzji. Wobec powyższego GDOŚ postanowieniem z dnia 11 grudnia 2017 r., znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko.18, odmówił wstrzymania natychmiastowego wykonania decyzji RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r.

W toku postępowania zmierzającego do ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia RDOŚ w Opolu, opierając się na materiałach dołączonych przez inwestora do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej oraz ich uzupełnieniach, a także na opiniach organu współdziałającego – Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu (zwanego dalej „PPIS”) (z dnia 26 kwietnia 2016 r., znak: NZ.4315.2.25.2016.AL, oraz z dnia 20 października 2016 r., znak: NZ.4215.1.20.2016.EK), rozpatrzył sprawę w pełnym zakresie, co do okoliczności faktycznych i prawnych.

W trakcie toczącego się postępowania organ I instancji dokonał weryfikacji raportu ooś oraz wyjaśnień i uzupełnień inwestora do treści tego dokumentu. Zdaniem RDOŚ w Opolu przedmiotowa dokumentacja spełniała wymogi wskazane w art. 66 ustawy ooś w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz określenie środowiskowych uwarunkowań jego realizacji.

Organ I instancji zawiadomieniem z dnia 27 października 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.12, posiłkując się wskazaniem wynikającymi z treści art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony postępowania o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z kolei zawiadomieniem z dnia 27 października 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.13, RDOŚ w Opolu podał do publicznej wiadomości informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy ooś, wyznaczając jednocześnie 21-dniowy termin na składanie uwag i wniosków do prowadzonego postępowania w ramach udziału społeczeństwa w

podjęciu decyzji. W ramach zapewnionych terminów na wypowiedzenie się przez strony i zainteresowane społeczeństwo nie wpłynęła do organu I instancji żadna korespondencja.

W toku prowadzonego postępowania RDOŚ w Opolu rozpatrzył (złożony pismem z dnia 4 października 2016 r., znak: TN.451.1.8.2015.PP.351) wniosek inwestora o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności, z uwagi na występujący w odniesieniu do pilnej realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego interes społeczny i ważny interes Miasta Opola. Organ I instancji podzielać zawartą w przytaczanym wystąpieniu argumentację przychylił się do wniosku inwestora i w konsekwencji nadał wydanemu rozstrzygnięciu rygor natychmiastowej wykonalności.

O wydaniu przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ w Opolu zawiadomił strony postępowania zawiadomieniem z dnia 5 grudnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.15, oraz społeczeństwo zawiadomieniem z dnia 5 grudnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.16.

Mając na uwadze, wyrażoną w art. 15 Kpa, zasadę dwuinstancyjności postępowania administracyjnego, którego istotą jest zapewnienie stronom prawa do dwukrotnego rozpatrzenia i rozstrzygnięcia sprawy, GDOŚ w ramach postępowania odwoławczego, wnikliwie zbadał poprawność postępowania przeprowadzonego przez organ I instancji, dokonał także ponownej weryfikacji raportu ooś i jego uzupełnień.

W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566, ze zm., zwanej dalej „ustawą Prawo wodne”) z dniem 1 stycznia 2018 r. w przepisach ustawy ooś nastąpiły zmiany, dotyczące konieczności uzyskania opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W konsekwencji GDOŚ pismem z dnia 11 stycznia 2018 r., znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko.19, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach (zwanego dalej „Dyrektorem RZGW”) o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Powyższy organ postanowieniem z dnia 20 lutego 2018 r., znak: GL.RZŚ.436.23.2018.AP, uzgodnił realizację przedmiotowej inwestycji oraz określił warunki jej realizacji.

W dniu 26 kwietnia 2018 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 28 lutego 2018 r. o *zmianie ustawy – Prawo wodne* (Dz. U. z 2018 r. poz. 710), które zmodyfikowały przepisy przejściowe, określające zasady dotyczące decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych na podstawie ustawy ooś. Nowelizacja dotyczyła zmiany art. 545 ustawy - Prawo wodne. Zgodnie z nowym brzmieniem ww. normy prawnej, do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem 1 stycznia 2018 r., dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych na podstawie ustawy ooś, stosuje się przepisy obowiązujące przed wskazaną datą. Z powyższego wynika, że w niniejszym postępowaniu nie ma obowiązku uzyskania stanowiska organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej.

W wyniku ustaleń podjętych na podstawie merytorycznej analizy dokumentacji zebranej w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, GDOŚ pismem z dnia 21 października 2019 r., znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko/AB.10, wezwał inwestora do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia analiz środowiskowych. Stosowne uzupełnienia w odpowiedzi na powyższe wystąpienie tutejszego organu inwestor przedłożył przy pismach z dnia 27 maja 2020 r., znak: TU.4210.1.31.2017.GCh.2020.175, oraz z dnia 3 czerwca 2020 r., znak: TU.4210.1.31.2017.GCh.2020.185.

W trakcie prowadzonego przez GDOŚ postępowania odwoławczego uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wniosło STE SILESIA pismami z dnia 14 maja 2018 r., 21 stycznia 2019 r. oraz 21 marca 2019 r., w których podniesiono, co następuje:

12. zdaniem stowarzyszenia nieaktualne są informacje podane na stronie 46 raportu ooś, dotyczące *strefy szczególnego nagromadzenia walorów przyrodniczych oraz strefy koncentracji chronionych gatunków ptaków*. W opinii skarżącego, strefy te przestały istnieć w związku z wycinką drzew po północnej stronie jezdni DW435;
13. STE SILESIA wskazuje, że inwestor z racji braku ostateczności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (a jedynie nadania jej rygoru natychmiastowej wykonalności) nie powinien móc ubiegać się o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (zwane dalej „ZRID”). Stowarzyszenie uważa, że inwestor bezprawnie rozpoczął prace przygotowawcze polegające m.in. na wycince drzew na terenie objętym planowaną inwestycją, a ponadto że w postępowaniu zmierzającym do wydania ZRID utrudnia się udział organizacji ekologicznych, gdyż na inwestora nie nałożono obowiązku dokonania ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z uwagi na powyższe stowarzyszenie wyraża pogląd, iż w przedmiotowej sprawie może dojść do naruszenia zasady dwuinstancyjności oraz bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego prowadzonego przez GDOŚ;
14. stowarzyszenie zarzuca naruszenie art. 10 oraz 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś. Swoje stanowisko uzasadnia faktem, iż część zawiadomień w przedmiotowej sprawie została wywieszona na słupach, latarniach, stacjach benzynowych w okolicy realizacji przedsięwzięcia. Ponadto stwierdza, że upublicznienie zawiadomień w siedzibie RDOŚ w Opolu również nie jest wystarczające. Zdaniem stowarzyszenia zawiadomienia winny być wywieszane na tablicach ogłoszeniowych budynków znajdujących się w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia;
15. stowarzyszenie wskazuje na umieszczenie w ZRID działki o nr ew. 161, która nie została wymieniona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zdaniem stowarzyszenia jest to celowe działanie, które ma na celu bezprawną zmianę zakresu przedmiotowego kwestionowanej decyzji;
16. zdaniem stowarzyszenia autorzy raportu ooś w obliczeniach propagacji hałasu nie uwzględnili warunków meteorologicznych. Skarżący wskazuje, że jest to wymóg niezbędny do zastosowania tzw. francuskiej metody obliczeniowej;
17. STE SILESIA podnosi wątpliwość, czy w zestawieniu dotyczącym ruchu pojazdów szynowych uwzględniono ruch związany z działalnością Elektrowni Opole oraz wzrost natężenia ruchu związany z rozbudową elektrowni. Zdaniem stowarzyszenia powyższe wątpliwości są istotne w świetle już występujących przekroczeń hałasu od linii kolejowej;
18. stowarzyszenie stwierdza, że w obliczeniach dotyczących propagacji hałasu nieprawidłowo uwzględniono zieleni. Według stowarzyszenia powyższe jest niezgodne z przyjętą metodyką. Ponadto stowarzyszenie wnioskuję o aktualizację obliczeń dotyczących propagacji hałasu ze względu na wycinkę zieleni, która odbyła się w lutym 2018 r.;
19. STE SILESIA wnosi o wyjaśnienie, w jaki sposób autorzy raportu ooś wykorzystali w modelowaniu oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia definicję pojazdów szynowych. Stowarzyszenie twierdzi, iż wykorzystana metodyka holenderska nie zawiera w swojej bazie pojazdów szynowych wykorzystywanych w Polsce;

20. stowarzyszenie wnosi o wyjaśnienie, w jaki sposób autorzy raportu oos wykorzystali w modelowaniu oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia definicję nawierzchni asfaltowych. Według skarżącego, wykorzystana francuska metodyka nie zawiera w swojej bazie nawierzchni asfaltowych wykorzystywanych w Polsce;
21. brak podania informacji, czy w obliczeniach dotyczących emisji hałasu w roku 2030 uwzględniono wiek nawierzchni (w porównaniu z rokiem 2020). Według skarżących jest to jeden z elementów charakterystycznych przyjętej metodyki obliczeniowej;
22. raport oos należy uzupełnić o informacje na temat rodzaju potoków ruchu pojazdów, w szczególności w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych. Stowarzyszenie wskazuje, że jest to jeden z elementów charakterystycznych przyjętej metodyki obliczeniowej;
23. w raporcie oos brak jest uzasadnienia, z jakich względów odstąpiono od innych środków redukujących emisję hałasu, takich jak ciche nawierzchnie lub ograniczenia prędkości. Stowarzyszenie stwierdziło, że wykonanie ekranów powinno być jedynie ostatecznością;
24. przedstawiony na załącznikach graficznych poziom hałasu jest niższy niż analogiczne pomiary prezentowane na stronie internetowej Urzędu Miasta Opola. Ponadto stowarzyszenie wyraża wątpliwość, czy autorzy raportu oos wzięli pod uwagę poziom hałasu rejestrowany przez stację przy ulicy Oleskiej (nr 11 i 12);
25. ekrany EK2-EK6 są niepotrzebne, gdyż nie nastąpi przekroczenie norm hałasu wyznaczonych dla terenów, które mają te ekrany chronić. Stowarzyszenie wskazuje, że autorzy raportu oos błędnie wskazali część terenów jako teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz teren zabudowy jednorodzinnej, gdyż w rzeczywistości, zgodnie z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, są to tereny strefy śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Ponadto zdaniem organizacji ekrany będą mieć wpływ na zacienienie oraz krajobraz;
26. Stowarzyszenie wnosi o ponowne przeliczenie ochrony akustycznej terenów wokół szpitali znajdujących się przy ul. Monte Cassino, Katowickiej oraz Rataja. Swój wniosek motywuje faktem, iż w chwili obecnej na ww. terenach niedotrzymane są standardy jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego;
27. dane z tabeli 15 na str. 64 raportu oos nie zgadzają się z danymi zaprezentowanymi na załącznikach graficznych. Jako przykład wskazuje, że w punkcie PO 11 na załączniku graficznym dla wariantu W3A (2030 r.) przebiega izolinia o wartości 62 dB, natomiast w ww. tabeli wartość dla punktu wyznaczono poniżej 50 dB;
28. Stowarzyszenie podważa wiarygodność wyliczeń propagacji hałasu dla bloków położonych przy ul. Tatrzńskiej. Zdaniem stowarzyszenia z racji braku ekranów, wycinki części zieleni, bliskiego sąsiedztwa planowanej estakady, zwiększonego natężenia ruchu oraz obecnego klimatu akustycznego w tej okolicy wątpliwe jest dotrzymanie standardów jakości środowiska w 2030 r na tym terenie;
29. brak weryfikacji modelu propagacji hałasu z rzeczywistymi pomiarami klimatu akustycznego dokonywanymi przez Urząd Miasta Opole;
30. błędy w analizie wariantowej. Zdaniem stowarzyszenia analizowane warianty W2 i W3A nie różnią się praktycznie od siebie. Jedyne różnice zdaniem stowarzyszenia to inne wykorzystanie mas ziemnych (z korzyścią dla wariantu W2). Stowarzyszenie wskazuje, że jego zdaniem

najbardziej korzystnym wariantem był W1 i to właśnie ten wariant powinien zostać opisany i przeanalizowany w raporcie ooś;

31. zarówno wariant W3A, jak i wariant W2, kolidują z terenami kolejowymi. Zdaniem skarżącego, w świetle obowiązujących przepisów, nie ma możliwości ich realizacji w części zlokalizowanej na terenach kolejowych;
32. dane dotyczące wzrostu natężenia ruchu pojazdów dla rozwiązania polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia są przewartościowane. Zdaniem skarżącego, ruch pojazdów w przypadku braku realizacji inwestycji nie będzie rósł, a wręcz będzie maleć. Ponadto stowarzyszenie stwierdza, że realizacja inwestycji stoi w sprzeczności z dotychczas prowadzoną polityką miejską. STE SILESIA wskazuje przy tym, że studium sporządzone dla miasta nie zakłada nowych inwestycji zwiększających ruch w rejonie śródmieścia;
33. błędnie założono wysokość emitora w obliczeniach dotyczących odległości od terenów budynków mieszkalnych, użyteczności publicznej, itd. Stowarzyszenie uważa, że w przedmiotowej dokumentacji podano nieprawdziwe odległości od niektórych budynków do estakady (na str. 78 raportu ooś). Stowarzyszenie uważa, że przyjęta wysokość emitora dla samochodów ciężarowych powinna wynosić 1,2 m a nie jak przyjęto 0,5 m;
34. w obliczeniach rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu błędnie przyjęto współczynnik szorstkości równy 1. Według stowarzyszenia współczynnik ten powinien zostać wyznaczony w wyniku obliczeń matematycznych. Ponadto stowarzyszenie wskazuje, że na niektórych załącznikach opisano współczynnik szorstkości terenu wysokości 0, a w plikach wsadowych do obliczeń wartość ta wynosiła 1;
35. w raporcie ooś błędnie przyjęto i zaprezentowano zespoły emitatorów liniowych. Stowarzyszenie wskazuje, że w raporcie ooś nie podzielono terenu inwestycji na dające się łatwo określić emitory liniowe. Wskutek powyższego, dane zaprezentowane w raporcie ooś są nieweryfikowalne. Jako przykład skarżący wskazuje niezrozumiały jej zdaniem brak koncentracji dwutlenku azotu na estakadzie północnej, a jedynie w zachodniej części rzeczony estakady przy podobnych zdaniem stowarzyszenia wysokościach emitatorów i podobnym natężeniu ruchu;
36. w raporcie ooś brak jest osobnych obliczeń dla NO_x (rozumianych jako suma tlenku azotu NO i dwutlenku azotu NO_2) oraz osobno dla NO_2 . Stowarzyszenie wskazuje, że w raporcie ooś nie opisano, czy i w jaki sposób ujęto emisję NO oraz w jaki sposób przeliczono NO na NO_2 . Zdaniem stowarzyszenia niezbędne jest przyjęcie, że część tlenków azotu przekształci się w dwutlenek azotu i będzie tym samym oddziaływać na mieszkańców;
37. rzeczywiste emisje tlenków azotu są 4 razy wyższe niż przedstawione w raporcie ooś. Swoje stanowisko stowarzyszenie argumentuje wysokością emisji w miastach, takich jak: Kraków, Wrocław, Hamburg czy Hagen, w których występuje podobne natężenie ruchu. Ponadto stowarzyszenie stwierdza, że z uwagi na statystycznie wyższy wiek oraz gorszy stan pojazdów w Polsce niemożliwym jest, aby emisja substancji do powietrza związana z ruchem pojazdów była niższa niż w krajach Europy zachodniej;
38. opierając się na badaniach terenowych Uniwersytetu Opolskiego, prowadzonych w zakresie emisji substancji do powietrza w obrębie drogi DW435, stowarzyszenie stwierdza, że może nastąpić przekroczenie wartości jednogodzinnych dla NO_2 na terenie planowanej inwestycji;

39. ponownie odnosząc się do struktury i wieku pojazdów na polskich drogach wskazano, że dane wejściowe przyjęte do programu obliczeniowego emisji substancji do powietrza, w obliczeniach emisji tlenków azotu, są nierealne. Ponadto stowarzyszenie opierając się na badaniach Amerykańskiej Agencji Środowiskowej wskazuje, że autorzy raportu oos zaniżyli emisję pyłu z drogi nawet 1000 razy. Dodatkowo stowarzyszenie stwierdza, że nie wiadomo, czy w emisji pyłów do powietrza uwzględniono takie elementy, jak: ścieranie okładzin hamulców, unos soli i pyłu, ścieranie opon podczas toczenia, opad pyłu wynikający z niskiej emisji;
40. wiele samochodów na polskich drogach nie spełnia norm emisji spalin. Spowodowane jest to nielegalnymi ingerencjami w konstrukcję aut. Ponadto STE SILESIA ocenia, że badania jakości emisji spalin w samochodach na polskim rynku prowadzone są nieprawidłowo. Z tego też powodu stowarzyszenie zarzuca autorom raportu oos przedstawienie niewiarygodnych wartości wejściowych dla NO_x i PM 10;
41. w raporcie oos oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach niewystarczająco przeanalizowano zagrożenie związane z długim czasem eksploatacji stacji paliw Orlen. Stowarzyszenie twierdzi, że głębokie wykopy w sąsiedztwie stacji mogą negatywnie wpłynąć na stan wód podziemnych, przez co RDOŚ w Opolu winien wydać decyzję odmowną dla planowanego przedsięwzięcia;
42. autorzy raportu oos nie dokonali inwentaryzacji drzew niezbędnych do wycinki dla wariantu W2, ograniczając się jedynie do stwierdzenia, iż oddziaływania będą tożsame, jak w wariancie W3A wybranym do realizacji. Zdaniem skarżącego, jest to mało prawdopodobne z uwagi na większy zakres inwestycji w wariancie W2. Ponadto w decyzji środowiskowej winny zostać powtórzone dane inwentaryzacyjne w celu uniknięcia dowolności w wyborze, przez inwestora, drzew do wycinki. Zdaniem STE SILESIA taka sytuacja miała miejsce. Na potwierdzenie załączono inwentaryzację zieleni wykonaną na potrzeby projektu budowlanego oraz projektu wykonawczego;
43. stowarzyszenie wskazuje na szerszą skalę wycinki drzew i krzewów, niż ta określona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Opiera się przy tym na projekcie wykonawczym sporządzonym przez inwestora. Z tego też względu stowarzyszenie podaje w wątpliwość analizę wariantową dokonaną w raporcie oos i wybór wariantu W3A, jako preferowanego do realizacji przez inwestora.

W kolejnym wystąpieniu – datowanym na 21 stycznia 2019 r. – STE SILESIA wskazało, że:

44. oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w przedmiotowej sprawie powinny zostać objęte również działania wykonywane przez PKP. Wśród tych działań wymienia się m.in. przebudowę i remont wiaduktów W-3 i W-4 (wraz z poszerzeniem światła w ciągu ulicy Oleskiej) oraz remont dworca Opole-Wschód. Swoje stanowisko stowarzyszenie uzasadnia faktem, że prace wykonywane w ramach zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (odnowienie ścian zewnętrznych dworca oraz zabezpieczenie antykorozyjne elementów stalowych wiaduktu) są powiązane technologicznie z ww. pracami wykonywanymi przez PKP. Ponadto stowarzyszenie wskazuje, że ww. prace będą realizowane na tych samych działkach ewidencyjnych. Przebudowywane przez PKP wiadukty przenoszą ruch kolejowy nad ulicą Oleską, natomiast planowany przez inwestora tunel T-1 (pod torami kolejowymi na terenie zamkniętym) zostanie przekazany nieodpłatnie PKP. STE SILESIA wskazuje również, że na odcinku ok. 250 m znajdować się będzie „wspólny” szlak drogowo-kolejowy oraz, że

projektowana droga będzie miała wspólny nasyp z linią kolejową, przez co będą one ze sobą powiązane technologicznie. Dodatkowo obiekt inżynierski M-1 położony będzie na terenie kolejowym. Stowarzyszenie twierdzi również, że o tym, iż planowane przedsięwzięcie powinno zostać ocenione łącznie z pracami wykonywanymi przez PKP świadczy wycinka drzew dokonana przez inwestora. W ocenie stowarzyszenia inwestor wyciął nie tylko drzewa w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia, ale dokonał również wycinki w celu ułatwienia realizacji prac przez PKP. Na tej podstawie stowarzyszenie stwierdza, że w przedmiotowej sprawie ma miejsce tzw. „dzielenie przedsięwzięcia”, mające na celu uniknięcie pełnej oceny oddziaływania na środowisko;

45. ze względu na bliskość realizacji planowanego przedsięwzięcia względem istniejącej linii kolejowej naruszone zostaną przepisy dotyczące realizacji budynków i budowli w pobliżu terenów kolejowych;
46. w raporcie oos nie opisano, w jaki sposób zostanie zrealizowany budynek socjalny zlokalizowany przy planowanej pętli autobusowej;
47. w ZRID znajduje się działka o nr ew. 161, która nie jest ujęta w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
48. do analizy skumulowanego oddziaływania planowanej inwestycji przyjęto błędne założenia. W związku z planowanymi przez PKP pracami na istniejącej linii kolejowej autorzy raportu oos winni przyjąć bardziej niekorzystne z punktu widzenia emisji hałasu założenia;
49. brak zasadności wykonania części ekranów w związku ze zmianą klasyfikacji akustycznej terenu. Ponadto, realizacja „niepotrzebnych” ekranów spowoduje dodatkową wycinkę drzew oraz zasłoni widok z okna okolicznym mieszkańcom;
50. możliwość negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na bloki przy ul. Tatrzańskiej. Na powyższe wpływ będzie miało skumulowane oddziaływanie linii kolejowej oraz rozbudowywanej drogi. Ponadto, dla działki o nr ew. 161 nie przeprowadzono oceny akustycznej, ponieważ była poza zakresem raportu oos;
51. w raporcie oos nie doszacowano wpływu przedsięwzięcia na budynki przy ul. Oleskiej 39, 41, 43 i 57. Powyższe miało nastąpić z powodu poszerzenia pasa drogowego, wzrostu natężenia ruchu oraz nieujęcia w raporcie oos automatycznych pomiarów hałasu dokonywanych przez Urząd Miasta Opole;
52. stowarzyszenie podtrzymuje zarzuty dotyczące nierealnych wyników modelowania rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu. Powyższe zarzuty zostały złożone przy piśmie z dnia 14 maja 2018 r.;
53. raport oos w niewystarczający sposób odnosi się do wpływu inwestycji na zabytki, w tym w szczególności na dworzec kolejowy Opole-Wschód;
54. na etapie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko powinno nastąpić ponowne uzgodnienie warunków realizacji z właściwym miejscowo dyrektorem RZGW. Uzgodnienie z dnia 20 lutego 2018 r. nie obejmuje części inwestycji związanej z przebudową dworca oraz likwidacją stacji paliw Lotos.

W ostatnim z przywoływanych powyżej wystąpień – datowanym na 21 marca 2019 r. – STE SILESIA, powołując się na artykuły prasowe, wniosło uwagę, iż inwestor planuje poszerzenie ulicy Oleskiej (w miejscu przecięcia z linią kolejową), które nie jest uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

GDOŚ zawiadomieniami z dnia 13 kwietnia 2021 r., znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko.AB.KCz.AW.23, oraz znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko.AB.KCz.AW.24, poinformował strony postępowania o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem rozstrzygnięcia w postępowaniu odwoławczym. Dodatkowo zawiadomieniem znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko.AB.KCz.AW.24, tutejszy organ podał do publicznej wiadomości informację, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy ooś, a także wyznaczył 21-dniowy termin na składanie uwag i wniosków do prowadzonego postępowania przez społeczeństwo. W terminach wskazanych w ww. zawiadomieniach nie wpłynęły do organu II instancji żadne uwagi, wnioski czy żądania.

GDOŚ uznając uzupełniony na etapie postępowania drugoinstancyjnego materiał dowodowy za wymagający stanowiska organu współdecydującego, pismem z dnia 13 kwietnia 2021 r., znak: DOOŚ-DŚI.4210.11.2017.mko.AB.KCz.AW.28, wystąpił do PPIS o wskazanie, czy w świetle uzupełnionej przez inwestora dokumentacji przedmiotowej sprawy opinia przytoczonego organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej z dnia 20 października 2016 r., znak: NZ.4315.1.20.2016.EK, pozostaje aktualna. PPIS w odpowiedzi z dnia 12 maja 2021 r., znak: NZ.9022.7.4.2021.EK, stwierdził, że przywołana powyżej opinia pozostaje aktualna, a więc rzeczony organ – zgodnie z treścią tego stanowiska – opiniuje środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego bez uwag.

GDOŚ badając poprawność zaskarżonej decyzji RDOŚ w Opolu co do trafności i kompletności podjętego przez ten organ rozstrzygnięcia w zakresie ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji i eksploatacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego oraz oceniając rzetelność przeprowadzonej w tym zakresie procedury administracyjnej wyszedł z pierwotnego założenia, że u podstaw wydania decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania realizacji konkretnego przedsięwzięcia, musi leżeć przekonanie, że z punktu widzenia ochrony środowiska inwestycja objęta wnioskiem jest dopuszczalna (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 18 czerwca 2019 r., sygn. akt: II OSK 1438/18). Dodatkowo, jak wskazują na to orzeczenia sądów administracyjnych, *organ właściwy do wydania tej decyzji winien przeprowadzić postępowanie przewidziane przepisami powołanej ustawy i jest zobligowany wydać tę decyzję, jeżeli inwestor spełni wymagania określone przepisami ustawy* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie z dnia 18 października 2017 r., sygn. akt: II SA/Rz 861/17) lub innymi słowy *decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych ma charakter związany tzn. organ właściwy do wydania decyzji nie ma swobody działania, a katalog podstaw wydania decyzji negatywnych ma charakter zamknięty* (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 9 sierpnia 2016 r., sygn. akt IV SA/Wa 726/16). Zatem odmowa ustalenia środowiskowych uwarunkowań w kształcie określonym we wniosku może nastąpić jedynie w ściśle określonych przypadkach wskazanych w ustawie ooś. Przesłanki takiej odmowy stanowią:

- niezgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub naruszenie zamierzoną działalnością przeznaczenia nieruchomości określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (art. 80 ust. 2 i 3 ustawy ooś);
- brak zgody wnioskodawcy na realizację przedsięwzięcia w innym wariantcie, który był poddany ocenie oddziaływania na środowisko, niż wariant proponowany przez wnioskodawcę, jeżeli

w stosunku do proponowanego zaistniały przesłanki odmowy uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia (art. 81 ust. 1 ustawy ooś);

- wykazanie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000, o ile nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, ze zm.) (art. 81 ust. 2 ustawy ooś);
- wykazanie, że przedsięwzięcie może wpływać negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy Prawo wodne, o ile nie zostaną spełnione warunki, o których mowa w art. 68 pkt 1, 3 i 4 ww. ustawy (art. 81 ust. 3 ustawy ooś).

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, *właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony*. Analizowane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarach, dla których obowiązują:

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Vb” w Opolu ustanowiony uchwałą nr XXXIV/519/12 Rady Miasta Opola z dnia 29 listopada 2012 r. (zwany dalej „mpzp 1”);
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Okrągłak” w Opolu ustanowiony uchwałą nr XX/361/15 Rady Miasta Opola z dnia 29 grudnia 2015 r. (zwany dalej „mpzp 2”), zreformowany rozstrzygnięciem nadzorczym nr IN.VI.743.8.2016.KB Wojewody Opolskiego z dnia 3 lutego 2016 r. stwierdzającym nieważność części ww. uchwały z dnia 29 grudnia 2015 r., nr XX/361/15;
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Vc” w Opolu ustanowiony uchwałą nr XXIV/435/16 Rady Miasta Opola z dnia 24 marca 2016 r. (zwany dalej „mpzp 3”), zreformowany rozstrzygnięciem nadzorczym nr IN.VI.743.26.2016.AD Wojewody Opolskiego z dnia 29 kwietnia 2016 r. stwierdzającym nieważność części ww. uchwały z dnia 24 marca 2016 r., nr XXIV/435/16;
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście VIa” w Opolu ustanowiony uchwałą nr XXIV/436/16 Rady Miasta Opola z dnia 24 marca 2016 r. (zwany dalej „mpzp 4”), zreformowany rozstrzygnięciem nadzorczym nr IN.VI.743.25.2016.AD Wojewody Opolskiego z dnia 29 kwietnia 2016 r. stwierdzającym nieważność części ww. uchwały z dnia 24 marca 2016 r., nr XXIV/436/16.

Działania realizowane w ramach przedmiotowej inwestycji stanowić będą przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 34 oraz pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Trzeba pamiętać, że od wyrażonej powyżej reguły wynikającej z zapisów cytowanego art. 80 ust. 2 ustawy ooś istnieją wyjątki, w tym ten dotyczący realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (zdanie drugie przywoływanego przepisu). W takim też zakresie tutejszy organ nie badał zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami przywoływanych aktów prawa miejscowego, tj. mpzp 1, mpzp 2, mpzp 3 oraz mpzp 4. Natomiast część zamierzenia inwestycyjnego dotycząca przebudowy kolidującej sieci ciepłowniczej (ciepłociągu 2 × DN300), niestanowiącej urządzenia technicznego związanego z potrzebami obsługi i zarządzania drogą, wymagała zbadania takiej zgodności. Rzeczony ciepłociąg położony

jest na obszarze objętym ustaleniami mpzp 1, mpzp 2 oraz mpzp 4. Organ odwoławczy zbadał zgodność zapisów tych trzech dokumentów planistycznych z lokalizacją ciepłociągu i stwierdził, że dopuszczają one realizację przedsięwzięcia w tym zakresie.

W niniejszej sprawie nie zaistniały także przesłanki odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia, wynikające z art. 81 ustawy ooś. Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała, że przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a także że nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy Prawo wodne. Nie było także podstaw do odmowy uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia w wariantie inwestorskim, a zatem nie była konieczna zgoda inwestora na realizację przedsięwzięcia w wariantie innym niż wnioskowany.

Obowiązująca wykładnia przepisów ustawy ooś w zakresie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przyjmowana w tym zakresie praktyka organów administracji wskazują, że jeśli w odniesieniu do wariantu proponowanego przez inwestora nie zachodzą okoliczności wykluczające możliwość wydania pozytywnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, określone w art. 80 ust. 2 i art. 81 ustawy ooś, wówczas organ jest zobowiązany do określenia środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia w wariantie wskazanym we wniosku.

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się tylko do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do wydanego rozstrzygnięcia, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu I instancji, organ odwoławczy, badając sprawę, dostrzegł wymagające skorygowania uchybienia w decyzji RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r.

W warunku określonym w pkt I.2.20 zaskarżonej decyzji RDOŚ w Opolu – celem zminimalizowania uciążliwości akustycznych generowanych przy realizacji inwestycji – nałożył na inwestora obowiązek ograniczenia prowadzonych prac budowlanych do pory dziennej zawierającej się pomiędzy godzinami 6.00 i 22.00, wykluczając z tego obostrzenia prace wymagające ciągłości ze względów technologicznych (np. odwodnienia wykopów z użyciem pomp, betonowanie czy fundamentowanie). W ocenie GDOŚ ww. warunek należało doprecyzować i rozszerzyć w taki sposób, aby zakres ograniczeń nałożonych na inwestora w kwestii przeciwdziałania oddziaływaniom akustycznym na etapie realizacji inwestycji objął uciążliwości o większym spektrum, obejmującym komplementarnie oddziaływania o charakterze wibroakustycznym i dotyczył konkretnych rozwiązań inżynierskich. W tym celu tutejszy organ doprecyzował jakich prac i obiektów dotyczy przedmiotowe ograniczenie oraz wskazał na konieczność ochrony budynków i ludzi przed oddziaływaniem drgań dynamicznych (pkt 1 sentencji niniejszej decyzji). Wypełnieniem obostrzeń nałożonych na inwestora będzie prowadzenie prac budowlanych, koniecznych do realizacji w odległości mniejszej niż 6 m od budynków, przy użyciu maszyn z odpowiednio bezpieczną częstotliwością wibrowania oraz prowadzenie obserwacji budynków w pierwszej linii zabudowy. Dodatkowo w celu uniknięcia narażania pobliskich mieszkańców na skutki oddziaływań wibracji, związanych z procesem budowlanym, GDOŚ wskazał na konieczność unikania używania walca wibracyjnego w sąsiedztwie budynków mieszkalnych w porze nocnej.

RDOŚ w Opolu w warunku określonym w pkt I.2.26 sentencji zaskarżonej decyzji wprowadził ograniczenie, zgodnie z którym do nasadzeń zastępczych – kompensujących dokonane w związku

z realizacją inwestycji wycinki drzew i krzewów – nie należy używać gatunków inwazyjnych. Zdaniem tutejszego organu wskazany obowiązek należało doprecyzować i rozszerzyć. Doprecyzowanie tej kwestii, według GDOŚ zapewni właściwą co do zakresu i adekwatną do skali zamierzenia minimalizację wpływu na środowisko wycinki związanej z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Pozwoli na zadowalającą ochronę najważniejszych spośród biotycznych komponentów lokalnej urbicenozy, tj. dendroflory i ornitofauny. GDOŚ modyfikując ww. warunek (pkt 2 sentencji niniejszej decyzji) wskazał niezbędną liczbę oraz docelowy charakter wprowadzanych nasadzeń, określił potrzebę odpowiedniego doboru gatunkowego przewidzianych do posadzenia drzew i krzewów oraz prowadzenie prac botanicznych pod nadzorem przyrodniczym. Tutejszy organ, aby zapewnić trwałość dokonanej kompensacji, wskazał również na konieczność kontroli udatności dokonanych nasadzeń w odpowiednich okresach. W celu zminimalizowania wpływu realizowanej wycinki na gatunki dziuplaków miejscowej awifauny GDOŚ nałożył na inwestora obowiązek dokonania pod nadzorem przyrodniczym montażu skrzynek lęgowych dla ptaków, w takiej liczbie i umiejscowieniu oraz o takim rodzaju, aby skompensowało to utracone siedliska ornitofauny oraz korelowało z wymaganiami biologicznymi i ekologicznymi poszczególnych gatunków ptaków.

W warunku określonym w pkt III zaskarżonej decyzji organ I instancji – w celu porównania zakresu oddziaływania przedsięwzięcia, wskazanego w raporcie oś, z rzeczywistym jego oddziaływaniem na środowisko – nałożył na inwestora obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego na stan klimatu akustycznego na terenach prawnie chronionych przed hałasem, powodowanego eksploatacją zrealizowanego układu komunikacyjnego. Dodatkowo w warunku tym RDOŚ w Opolu wskazał punkty w obszarze realizacji inwestycji, których ma dotyczyć rzeczona analiza, oraz wykonanie koniecznego opracowania z uwzględnieniem kumulacji oddziaływań generowanych przez analizowane przedsięwzięcie i tych pochodzących od pobliskich linii kolejowych. Zdaniem organu I instancji niezbędna analiza miała opierać się na wynikach pomiarów dokonanych w oparciu o metodyki referencyjne określone w stosownych przepisach i wykonanych na granicy terenów normowanych akustycznie oraz na wszystkich kondygnacjach istniejących budynków. Analizę w powyższym zakresie należało wykonać i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu oraz Prezydentowi Miasta Opola, jako organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

GDOŚ uznał przytoczony powyżej warunek za konieczny element całego rozstrzygnięcia w sprawie lecz postanowił go zreformować (pkt 3 sentencji niniejszej decyzji) w świetle nowych ustaleń wynikających z analizy uzupełnienia materiału dowodowego poczynionego przez inwestora na wezwanie tutejszego organu. Głównym przedmiotem modyfikacji stała się liczba i lokalizacja punktów pomiarowych objętych badaniami w ramach sporządzania analizy. Zawarte w *Uzupełnieniu do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego «Opole Wschód». Tom I – Część opisowa.*” z 30 kwietnia 2020 r. oraz w *Załączniku 1 do pisma pełnomocnika Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu z dnia 27.05.2020 roku, nr TU.4210.1.31.2017. GCh.2020.175* (zwanym dalej „Załącznikiem 1”), informacje dotyczące wyznaczenia punktów o nowej lokalizacji i w większej liczbie stanowiły uszczegółowienie dokumentacji sprawy, które stało u podstaw dokonanej zmiany. Zdaniem GDOŚ liczba nowo wyznaczonych punktów pomiarowych pozostaje adekwatna do powierzchni terenu podlegającego negatywnym

oddziaływaniom w związku z realizacją inwestycji. Liczba ta, w powiązaniu z lokalizacją punktów, właściwie uwzględnia rozmieszczenie zwartych kompleksów zabudowy jedno- i wielorodzinnej oraz położenie pojedynczych obiektów podlegających ochronie akustycznej. Takie parametry punktów pomiarowych dają możliwość zebrania w pełni reprezentatywnych dla obszaru funkcjonowania inwestycji danych na temat rzeczywistego oddziaływania zamierzenia na klimat akustyczny.

Tutejszy organ orzekając w kwestii analizy porealizacyjnej poza jej zakresem określił również sposób jej wykonania, wskazując na konieczność zastosowania metodyki referencyjnej opisanej w obowiązujących przepisach. Takie podejście gwarantuje jednorodność i sprawdzalność uzyskanych wyników oraz transparentność wniosków wynikających z badań. GDOŚ uznał również za stosowne – podobnie jak uczynił to organ I instancji – wykonanie rzeczzonej analizy z uwzględnieniem kumulacji oddziaływań powstałego układu komunikacyjnego i pobliskiej infrastruktury kolejowej. Dopiero łączne podsumowanie tych uciążliwości pozwoli na dokonanie rzetelnej weryfikacji w kontekście prognozowanych i rzeczywistych oddziaływań, a tym samym będzie stanowiło podstawę do podjęcia ewentualnych działań naprawczych.

GDOŚ wskazał również, że pomiarów w ramach analizy porealizacyjnej należy dokonać po upływie 12 miesięcy od dnia oddania całości obiektu do użytkowania (a więc przedsięwzięcia zawierającego wszystkie elementy przewidzianego w projekcie budowlanym zakresu rzeczowego). Sporządzoną na podstawie rzeczonych pomiarów analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Opolu i Marszałkowi Województwa Opolskiego w terminie 18 miesięcy od dnia oddania całości przedsięwzięcia do użytkowania. Zasadność dokonanej zmiany uzasadnia fakt, że oczekiwaną miarodajność wyników pomiarów można uzyskać w wyniku badań przeprowadzonych dopiero po ukształtowaniu się docelowego ruchu samochodowego w obrębie przedmiotowego układu komunikacyjnego, a więc – w ocenie tutejszego organu – po upływie 1 roku od dnia oddania całego przedsięwzięcia do użytkowania. Wskazane jako adresaci sporządzonej analizy organy są przy tym właściwe do otrzymania tego opracowania ze względu na znajomość środowiskowych aspektów funkcjonowania inwestycji (RDOŚ w Opolu) lub swoje kompetencje mogące mieć zastosowanie w przypadku konieczności podjęcia ewentualnych działań redukujących ponadnormatywne uciążliwości akustyczne na podstawie przepisów art. 362 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 378 ust. 2a pkt 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, ze zm.) (Marszałek Województwa Opolskiego). Właściwość rzeczowa Marszałka w takim przypadku będzie wynikać z faktu, że przedmiotowa analiza dotyczyć będzie drogi publicznej, a Opole jest miastem na prawach powiatu.

Tutejszy organ dostrzegł także konieczność zreformowania zapisów załącznika do przedmiotowej decyzji RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r. Przedmiotowa charakterystyka przedsięwzięcia zyskała nowe brzmienie z powodu i w częściach przybliżonych poniżej.

W załączniku do swojego rozstrzygnięcia z dnia 2 grudnia 2016 r. RDOŚ w Opolu określił miejsce realizacji przedsięwzięcia, odwołując się do obowiązującego wówczas podziału geodezyjnego i przywołując dane ewidencyjne nieruchomości gruntowych, na obszarze których powstanie nowy układ komunikacyjny w rejonie dworca kolejowego „Opole Wschód”. Do czasu wydania niniejszej decyzji wspomniany podział geodezyjny zmienił się w wyniku podziału niektórych nieruchomości, czego konsekwencją była zmiana ich numeracji. Aby właściwie – adekwatnie do stanu faktycznego – określić miejsce lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia

GDOŚ postanowił (pkt 4 sentencji niniejszej decyzji) zreformować przywoływany zapis charakterystyki przedsięwzięcia i wskazać aktualne dane ewidencyjne działek realizacyjnych.

W części ww. załącznika do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, odnoszącej się do zaplanowanej likwidacji istniejącej zieleni, RDOŚ w Opolu określił m.in. przewidywaną liczbę drzew do usunięcia, wskazując, że będzie chodziło o 1197 sztuk. Wielkość tę organ I instancji zaczerpnął z raportu ooś z sierpnia 2016 r. Tymczasem z wyjaśnień inwestora, poczynionych na wezwanie tutejszego organu, zawartych na kartach uzupełnienia do raportu ooś z kwietnia 2020 r., wynika, że przywołane powyżej opracowanie z 2016 r. zawierało omyłkę i błędnie wskazywało liczbę drzew przewidzianych do wycinki. W rzeczywistości wycinką tą miało być objętych 845 drzew (przeliczonych na 1197 sztuk pni tych drzew). GDOŚ zweryfikował sporną wielkość i zgodził się z faktem zaistnienia omyłki. Potwierdzeniem faktycznej – wynoszącej ok. 845 sztuk – liczby drzew przewidzianych do wycinki są dane zawarte w *Inwentaryzacji zieleni. Inwentaryzacji dendrologicznej wraz wycinką*, stanowiącej załącznik do raportu ooś z 2016 r. GDOŚ reformując zaskarżoną decyzję postanowił uszczegółowić informacje na temat niezbędnej wycinki drzew i określić skalę tej wycinki na ok. 845 sztuk drzew, przeliczonych na ok. 1197 sztuk pni tych drzew (pkt 4 sentencji niniejszej decyzji).

Tutejszy organ reformując zaskarżoną decyzję RDOŚ w Opolu w opisywanym powyżej zakresie uznał jednocześnie, że w pozostałej części rozstrzygnięcie to zasługuje na utrzymanie w mocy (pkt 5 sentencji niniejszej decyzji). Zdaniem GDOŚ pozostałe bez zmian – określone przez organ I instancji – zapisy decyzji środowiskowej pozostają prawidłowe pod względem formalnoprawnym oraz merytorycznym. Wespół ze zmodyfikowanymi przez organ odwoławczy treściami trafnie i rzetelnie rozstrzygają sprawę co do jej istoty, a więc kształtują środowiskowe uwarunkowania realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia – adekwatnie do jego rodzaju, skali i lokalizacji, właściwie opisują charakterystykę tego zamierzenia oraz umocowują do natychmiastowego wykonania zapadłego rozstrzygnięcia w świetle uzasadniających tę potrzebę okoliczności.

Odnosząc się do podnoszonych w odwołaniach zarzutów oraz wniesionych przez strony i podmioty działające na prawach stron uwag i wniosków, GDOŚ wyjaśnia, co następuje.

Rozpatrując sprawę w przedmiocie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy mieć na uwadze specyfikę wydawanego rozstrzygnięcia, które nie ma charakteru uznaniowego. Wyjaśnienia wymaga, iż w postępowaniu administracyjnym, zgodnie z zasadą legalizmu, organ działa w granicach wniosku inwestora. Oznacza to, iż w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ określa warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wnioskowanym przez inwestora lub, jeśli zachodzą ku temu przesłanki, odmawia określenia tych warunków. Jeśli więc w odniesieniu do wariantu proponowanego przez inwestora nie zachodzą okoliczności wykluczające możliwość wydania pozytywnej decyzji, określone w art. 80 ust. 2 i art. 81 ustawy ooś, wówczas organ jest zobowiązany do określenia środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym we wniosku. Taka sytuacja ma miejsce w ocenianym postępowaniu, w którym RDOŚ w Opolu określił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym przez wnioskodawcę, tj. w wariantcie 3A, po wykluczeniu, w toku oceny oddziaływania na środowisko, okoliczności uniemożliwiających wydanie decyzji dla tego wariantu. Merytoryczna analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wykazała, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, przy

zachowaniu warunków określonych w decyzji z dnia 2 grudnia 2016 r. nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko. W takim przypadku organ wydający decyzję nie mógł wykroczyć poza kompetencje związane z oceną planowanego przedsięwzięcia w zakresie wymogów ochrony środowiska, które określone są przepisami ustawy ooś. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma na celu określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji, w tym wskazanie zagrożeń jakie mogą wystąpić w związku z tą realizacją oraz sposobów przeciwdziałania tym zagrożeniom. Organ prowadzący postępowanie administracyjne zmierzające do wydania omawianej decyzji, nie jest uprawniony do dowolnego określania lokalizacji, kształtu i zakresu planowanej do realizacji inwestycji. Jeżeli intencją wnioskodawcy była budowa przedmiotowego układu komunikacyjnego w wariantcie 3A, a nie zaistniały przesłanki do odmowy rozstrzygnięcia co do istoty sprawy, RDOŚ w Opolu zobligowany był do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z wnioskiem inwestora z dnia 18 kwietnia 2016 r.

Powyższe stanowisko znajduje poparcie w orzecznictwie sądów administracyjnych, które wskazują m.in., że: *rolą organu rozstrzygającego w sprawie uwarunkowań środowiskowych jest ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań środowiskowych. Organ ten określa warunki korzystania z zasobów środowiskowych dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o którego zakresie decyduje wnioskodawca. Słusznie więc wskazał organ, że nie posiada kompetencji do rozstrzygania w zakresie zaproponowanych rozwiązań technicznych, komunikacyjnych objętej wnioskiem inwestycji (...) czy też jej przebiegu. Poddaje (on) własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oceny oddziaływania na środowisko opracowanego dla inwestycji o określonych parametrach technicznych* (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn. akt: II OSK 2516/10). Z powyższego wynika, że wszelkie propozycje podmiotów i osób skarżących rozstrzygnięcie RDOŚ w Opolu, o których mowa powyżej, a w szczególności zawarte w uwagach przytaczanych w pkt 6, 8 i 30 uzasadniania niniejszej decyzji, w zakresie realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego w wariantcie innym niż objęty ustaleniami decyzji środowiskowej, nie mogą być rozpatrywane w ramach niniejszego postępowania odwoławczego.

Ustosunkowując się do zarzutów mieszkańców Opola z ul. Oleskiej wskazujących jakoby na naruszenie przez organ I instancji praw stron postępowania, wynikających z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, w związku z art. 10 i 49 Kpa, GDOŚ stwierdza, że na etapie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie doszło do naruszenia przepisów prawa procesowego i materialnego w zakresie czynnego udziału stron w podejmowanych czynnościach urzędowych i wydawanym rozstrzygnięciu. Z uwagi na fakt, że liczba stron prowadzonego postępowania przekraczała 20, w sprawie zastosowanie miał art. 49 Kpa i stąd zawiadomienia RDOŚ w Opolu miały formę uwidacznianych publicznie obwieszczeń. Zawiadomienia te wywieszane były na tablicach ogłoszeń w siedzibie RDOŚ w Opolu oraz w Urzędzie Miasta Opola, a także na drzewach, banerach, podporach pod urządzenia techniczne (wiadukt, światła na przejściach dla pieszych) w pobliżu miejsca realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, tj. na ulicach: Batalionów Chłopskich – stacja paliw ORLEN, Oleskiej – stacja PKP Opole Wschód oraz po przeciwnej stronie stacji na przejściu dla pieszych, Kusocińskiego (stadion miejski), Rataja, Bohaterów Monte Cassino – stacja paliw LOTOS, Katowickiej. Powyższe dane wskazują na informowanie stron postępowania poprzez umieszczanie adresowanych do nich treści w przestrzeni publicznej dostępnej dla wszystkich zainteresowanych. Taka praktyka zapewniała

transparentność i powszechność informacji, gwarantując bezstronność i neutralność przekazu ze strony organu prowadzącego postępowanie. Postulowane przez skarżących umieszczanie zawiadomień na klatkach schodowych budynków mieszkalnych, a więc poza miejscami ogólnie dostępnymi, zdaniem tutejszego organu mogłoby nie realizować wymaganej zasady równego traktowania wszystkich uczestników postępowania administracyjnego. Byłoby również działaniem nadmiarowym w świetle obowiązujących przepisów, które nie wskazują na oczekiwaną formę doręczania zawiadomień jako konieczną. Jak wskazał w swoim wyroku z dnia 19 października 1993 r. Naczelny Sąd Administracyjny (sygn. akt V SA 250/93) *prawo do rzetelnej i sprawiedliwej procedury, ze względu na jego istotne znaczenie w procesie urzeczywistniania praw i wolności obywatelskich, mieści się w treści zasady państwa prawnego (art. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej). W państwie prawnym wymagane jest nie tylko zrozumiałe, precyzyjne i zgodnie z innymi regułami, wynikającymi z istoty takiego państwa, unormowanie procedury, lecz również prawidłowe i ścisłe jej stosowanie w praktyce, w szczególności zaś tych jej przepisów, które określają uprawnienia procesowe uczestników postępowania*. Zdaniem GDOŚ organ I instancji, wpisując się swoimi działaniami w przytoczone powyżej wskazania, poprawnie i rzetelnie wypełnił obowiązek informowania stron postępowania o podejmowanych czynnościach urzędowych i istotnych okolicznościach w sprawie. Zrobił to, przestrzegając wymaganych prawem procedur, w tym dochowując terminów uwidaczniania zawiadomień. Jak wynika z analizy akty pierwszoinstancyjnego postępowania, RDOŚ w Opolu:

- zawiadomieniem z dnia 22 kwietnia 2016 r., znak: WOOS.4210.2.2016.JGD.1, uwidocznionym w okresie od 27 kwietnia 2016 r. do 10 maja 2016 r. (14 dni), a w siedzibie RDOŚ w Opolu w dniach od 25 kwietnia 2016 r. do 10 maja 2016 r. (16 dni), poinformował strony o:
 - wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia,
 - wystąpieniu do PPIS z prośbą o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. zamierzenia na środowisko;
- zawiadomieniem z dnia 19 maja 2016 r., znak: WOOS.4210.2.2016.JGD.4, uwidocznionym w okresie od 19 maja 2016 r. do 2 czerwca 2016 r. (15 dni), poinformował strony o:
 - opinii PPIS wyrażającej stanowisko o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko analizowanej inwestycji,
 - wydaniu przez organ I instancji postanowienia z dnia 18 maja 2016 r., znak: WOOS.4210.2.2016.JGD.3, stwierdzającego potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego zamierzenia oraz ustalającego zakres niezbędnego do sporządzenia raportu ooś,
 - przysługującym stronom zażaleniu na ww. postanowienia;
- zawiadomieniem z dnia 12 października 2016 r., znak: WOOS.4210.2.2016.JGD.10, uwidocznionym w okresie od 13 października 2016 r. do 26 października 2016 r. (14 dni), poinformował strony o:
 - wydaniu przez RDOŚ w Opolu postanowienia z dnia 14 czerwca 2016 r., znak: WOOS.4210.2.2016.JGD.5, w przedmiocie zawieszenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia raportu ooś,
 - złożeniu przez inwestora w siedzibie RDOŚ w Opolu raportu ooś,

- wydaniu przez RDOŚ w Opolu postanowienia z dnia 7 września 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.6, w przedmiocie podjęcia zawieszonego postępowania zamierzającego do wydania decyzji środowiskowej,
 - przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do 30 października 2016 r.,
 - złożeniu przez inwestora uzupełnień i wyjaśnień (sporządzonych na żądanie organu I instancji) do informacji zawartych w raporcie ooś,
 - wystąpieniu przez RDOŚ w Opolu do PPIS o wydanie opinii w trybie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś;
- zawiadomieniem z dnia 27 października 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.12, uwidocznionym w okresie od 28 października 2016 r. do 11 listopada 2016 r. (14 dni), poinformował strony o:
- opinii PPIS sporządzonej w ramach oceny oddziaływania inwestycji na środowisko przed wydaniem dla niej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do 30 listopada 2016 r.,
 - możliwości wypowiedzenia się przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań;
- zawiadomieniem z dnia 5 grudnia 2016 r., znak: WOOŚ.4210.2.2016.JGD.15, uwidocznionym w okresie od 6 grudnia 2016 r. do 19 grudnia 2016 r. (14 dni), poinformował strony o:
- przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do 9 grudnia 2016 r.,
 - wydaniu w dniu 2 grudnia 2016 r. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W każdym z ww. zawiadomień RDOŚ w Opolu informował strony postępowania o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, wskazując jednocześnie miejsce udostępnienia tej dokumentacji do wglądu oraz przeznaczone na takie udostępnianie godziny pracy urzędu. W ocenie GDOŚ ww. zawiadomienia – uwzględniając okres oraz miejsce ich uwidoczniania – zostały skutecznie doręczone stronom, zgodnie z postanowieniami art. 74 ust. 3 ustawy ooś w związku z art. 49 Kpa. W związku z tym należy uznać, że organ I instancji zapewnił stronom możliwość czynnego udziału w każdym stadium postępowania oraz sposobność do wypowiedzenia się przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie. Zarzuty skarżących w tym zakresie nie zasługują zatem na uwzględnienie.

Ad. 1, Ad. 2 i Ad. 3

Odnosząc się do zarzutów Stowarzyszenia rowerowego Piasta Opole, dotyczących nieuwzględniania w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia potrzeb i oczekiwań rowerzystów korzystających z docelowych rozwiązań komunikacyjnych, GDOŚ wyjaśnia, że podnoszone kwestie nie należą do kategorii zagadnień będących wprost przedmiotem rozpoznania i w konsekwencji rozstrzygnięcia w postępowaniu zmierzającym do ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia. Rozwiązania ruchowe i organizacyjne, rozważane w powiązaniu z planowaniem konkretnych rozwiązań technicznych dedykowanych poszczególnym grupom użytkowników układu komunikacyjnego, będące częścią koncepcji całego zamierzenia, mieszczą się bardziej w kategorii ustaleń inżynierskich niż sozologicznych. Warto przy tym pamiętać, że kwestie warunków realizacji ścieżek rowerowych regulują szczegółowo przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie*

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, ze zm.). Dodatkowo, o czym mowa była powyżej, organ ochrony środowiska procedujący w sprawie związany jest wnioskiem i ograniczony jego zakresem przedmiotowym. Oznacza to w praktyce, że w ramach postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, prowadzonego na wniosek dotyczący zamierzenia inwestycyjnego przewidzianego do realizacji według konkretnej koncepcji inwestora, brak jest umocowania prawnego dla organu do weryfikacji przewidzianych rozwiązań ruchowych i proponowania własnych koncepcji w tej materii. Z tego wynika, że zarzuty ww. stowarzyszenia nie mogą zostać uwzględnione przez GDOŚ.

Ad. 4 i Ad. 5

Odpowiadając na zarzuty Stowarzyszenia rowerowego Piasta Opole, w których organizacja ekologiczna wyraża niezadowolenie z powodu braku zapewnienia jej czynnego udziału w postępowaniu, raz – z powodu zaniechań inwestora w zakresie informowania środowiska rowerowego o swoich zamiarach inwestycyjnych, dwa – z powodu niewiedzy na temat prowadzonej przez RDOŚ w Opolu procedury administracyjnej, GDOŚ wskazuje, że odwołanie stowarzyszenia w tym zakresie nie zasługuje na uwzględnienie. Podniesione kwestie są pozaproceduralne i nie mają wpływu na tryb i zakres procedowania oraz rodzaj rozstrzygnięcia podejmowanego przez ww. organy w kwestii środowiskowych uwarunkowań realizacji analizowanej inwestycji. Warto też pamiętać, że brak jest normy prawnej obligującej wnioskodawcę do prowadzenia działań informacyjnych na temat własnych zamierzeń inwestycyjnych. W odniesieniu do stwierdzenia wskazującego na brak świadomości co do okoliczności toczącego się przed RDOŚ w Opolu postępowania, tutejszy organ podtrzymuje zamieszczone powyżej wyjaśnienia, że organ I instancji dopełnił wszystkich obowiązków w zakresie koniecznego informowania stron postępowania o podejmowanych czynnościach i istotnych dla sprawy okolicznościach. Zapewnił tym samym – za sprawą uwidacznianych prawidłowo w trybie art. 49 Kpa zawiadomień oraz dzięki stworzeniu sposobności do wypowiedzenia się na temat zebranego w sprawie materiału dowodowego – możliwość czynnego udziału w postępowaniu dla każdej strony i każdego podmiotu działającego na prawach strony (a więc również dla Stowarzyszenia rowerowego Piasta Opole). Dodatkowo, o czym nie można zapominać w kontekście podnoszonego przez organizację ekologiczną zarzutu, RDOŚ w Opolu prawidłowo zapewnił udział społeczeństwa w ramach przeprowadzanej procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Zawiadomieniem z dnia 27 października 2016 r., znak: WOOS.4210.2.2016.JGD.13, uwidocznionym w miejscach właściwych dla reszty zawiadomień (wymienionych powyżej), a także opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu, RDOŚ w Opolu podał do wiadomości publicznej informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy ooś. Rzeczone informacje obszernie przybliżyły okoliczności związane z prowadzonym postępowaniem oraz powiadamiały każdego tym zainteresowanego o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy i złożenia uwag czy wniosków do tego postępowania w wyznaczonym 21-dniowym terminie. Warto dodać, że tutejszy organ również zapewnił w ramach postępowania odwoławczego możliwość udziału społeczeństwa, podczas którego skarżące stowarzyszenie miało szansę na dostęp do informacji o przedmiotowym zamierzeniu i sposobność do złożenia ewentualnych wniosków czy uwag. W przewidzianym na to 21-dniowym terminie nie złożono żadnych wniosków czy uwag do GDOŚ.

Na tle przedstawionych powyżej wyjaśnień należy uznać, iż stawiane przez skarżące stowarzyszenie zarzuty nie zasługują na uwzględnienie.

Ad. 6

Odpowiadając na zarzut STE SILESIA, wskazujący na naruszenie art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, poprzez niewystarczające wariantowanie w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak możliwości wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, GDOŚ wyjaśnia, co następuje.

Zgodnie z treścią przywoływanego powyżej art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś w sporządzonym raporcie ooś analizie wariantowej należy poddać trzy rozwiązania planowanego zamierzenia inwestycyjnego, tj. wariant proponowany przez inwestora, racjonalny wariant alternatywny oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, w której zaproponowane przez wnioskodawcę rozwiązanie w zakresie technologii czy lokalizacji zamierzenia będzie również wariantem najkorzystniejszym dla środowiska i wówczas w praktyce będą występowały dwa dopuszczalne warianty. Obowiązująca wykładnia analizowanego przepisu przewiduje i w pełni akceptuje taki stan rzeczy (por. Krzysztof Gruszecki *Komentarz do ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, wyd. III, 2020) i z taką sytuacją mamy do czynienia w przedmiotowej sprawie. Do kwestii wskazywanej przez stowarzyszenie co do zasadności rozpatrzenia jako najlepszego z możliwych wariantu W1 i wskazania go do realizacji, GDOŚ odniósł się już we wcześniejszej części uzasadnienia niniejszej decyzji. Brak jest możliwości podjęcia takiego rozstrzygnięcia, albowiem nie ma w tym zakresie uznaniowości organu, który związany jest przedmiotowo wnioskiem inwestora. W świetle przytoczonej powyżej argumentacji stawiany zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 7

Odpowiadając na zarzut stowarzyszenia, dotyczący ewentualnego oddziaływania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na zabytkowy obiekt, jakim jest budynek dworca kolejowego, GDOŚ wyjaśnia, co następuje.

Na wysokości zabytkowego dworca w celu jego odsłonięcia zaprojektowano w wariantcie przewidzianym do realizacji wiadukt o rozpiętości 75 m (obiekt W-5), pod nim znajdować się będzie częściowo także parking dla rowerów, jak zapisano w rozdziale 2.4.2 raportu ooś. Mur oporowy M1, przewidziany dla DW435 PŁN na odcinku poprzedzającym dworzec i tylko od strony południowej, gdzie znajdować się będzie na poziomie „0” ciąg pieszo-rowerowy i łącznica PŁN, nie będzie przylegał do zabytkowego dworca, nie było zatem – jak wskazują na to wyjaśnienia inwestora zawarte w Załączniku 1 – potrzeby analizy wpływu jego budowy na zabytek. Poza tym wszystkie prace projektowe przy zabytkowym obiekcie dworca prowadzone będą zgodnie z wytycznymi Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (zwanego dalej „OWKZ”), zawartymi w piśmie z dnia 10 kwietnia 2015 r., znak: ZN.5183.81.2015.MK, stanowiącym załącznik do raportu ooś. Zgodnie z Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Opolu pismem 14 grudnia 2015 r., znak: RZ.5135.258.2015.ML, również stanowiącym załącznik do raportu ooś, wszelkie prace przy zabudowie dworca „Opole-Wschód” wraz z wiaduktami wymagają wcześniejszego zaopiniowania przez OWKZ. Powyższe okoliczności przesądzą o braku możliwości negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na analizowany obiekt

zabytkowy i sprawiają, że stawiany przez stowarzyszenia zarzut nie znajduje uzasadnienia i nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 8

Ustosunkowując się do zarzutu STE SILESIA, wskazującego na zaistniałe nieprawidłowości przy wyliczeniu oddziaływania akustycznego, GDOŚ, odnosząc się szczegółowo do podnoszonych przez stowarzyszenie zagadnień, wyjaśnia, co następuje.

W odniesieniu do uwagi stowarzyszenia wskazującej na niewiarygodne stwierdzenia zawarte w raporcie ooś, sugerujące iż warianty W2 i W3A nawet bez zabezpieczeń akustycznych będą mniej oddziaływać na środowisko od stanu aktualnego oraz że wariant W2 jest mniej korzystny od wariantu W3A, GDOŚ stwierdza, że twierdzeniom skarżącego zaprzeczają wyniki analiz przedstawione w raporcie ooś. Stwierdzenie, że po realizacji przedsięwzięcia nastąpi zmniejszenie oddziaływań hałasu nawet bez zastosowania zabezpieczeń jest podsumowaniem wyników przedstawionych w ostatnich kolumnach Tabeli 12 raportu ooś. W tabeli tej dla analizowanych wariantów zestawiono poziomy hałas bez zastosowania zabezpieczeń przed hałasem, a poprawa klimatu akustycznego w punktach odbioru ma szereg uzasadnień, których przyczyny w różnych punktach mają mniejsze lub większe znaczenie, m.in.:

- jezdnie są rozdzielone i odsunięte od zabudowy po południowej stronie DW435 i zachodniej stronie ul. Oleskiej, już suma logarytmiczna dwóch źródeł wskazuje na poprawę,
- o klimacie akustycznym nie decyduje tylko oddziaływanie DW435, ale również ruch pozostający na poziomie „0”,
- opracowany model akustyczny zawiera szczegółowe informacje o prędkościach i natężeniach ruchu na poszczególnych kierunkach jazdy, przypisane w oparciu o opracowane wykresy z relacjami skrętnymi,
- realizacja nowego połączenia ul. Katowickiej z ul. Rataja spowoduje spadek ruchu na odcinku ul. Oleskiej,
- jakość i stan nawierzchni będą lepsze w stosunku do sytuacji polegającej na niepodjęciu przedsięwzięcia.

Stwierdzenie, że wariant W2 jest mniej korzystny od wariantu W3A potwierdzają z kolei ostateczne wyniki oceny oddziaływań hałasu przedstawione w Tabelach 13 i 15 raportu ooś, w których dla analizowanych wariantów zestawiono poziomy hałas po zastosowaniu zabezpieczeń przed hałasem, a także rankingi oceny kryterium oddziaływania w zakresie hałasu w analizie wielokryterialnej zawartej w Tabeli 36 raportu ooś.

Odnosząc się do zastrzeżenia, że w raporcie ooś w nieprawidłowy sposób opisano sytuację polegającą na niepodjęciu przedsięwzięcia oraz sugestii STE SILESIA, mianowicie że odstępianie od realizacji przedsięwzięcia spowoduje ograniczenie ruchu w centrum, czego skutkiem będzie mniejsza emisja hałasu czy spalin w stosunku do wariantów inwestycyjnych, GDOŚ stoi na stanowisku – dzieląc argumentację inwestora w tym zakresie przytoczoną w Załączniku 1 – że wzrost natężenia pojazdów następować będzie niezależnie od tego czy układ komunikacyjny zostanie przebudowany, czy nie. Jego niewystraszająca przepustowość – wskazywana w raporcie ooś – była dodatkową przesłanką do podjęcia przebudowy (ponadto nie było miejsca na przystanek, dworzec autobusowy ani parkowanie). Przewidywania inwestora wskazywały na kolejki samochodów sięgające sąsiednich skrzyżowań, brak przejazdów w promieniu 2 km, w tym

wystąpienie blokad ronda na placu 3 Maja, co skutecznie zdeorganizowałoby ruch komunikacji zbiorowej w tej części miasta. Przedsięwzięcie rozdziela sąsiadujące jezdnie jednoprzestrzennej obecnie DW435 na dwie odsunięte od siebie jezdnie, co spowoduje spadek poziomu hałasu z DW435, ponadto wprowadzenie jezdni południowej DW435 częściowo do tunelu lub półtunelu również spowoduje spadek poziomu hałasu. Sytuację poprawi także płynny ruch na DW435 i zmiana w organizacji ruchu, ponieważ dzięki temu mniej będzie stojących w korkach pojazdów na skrzyżowaniu DW435 z ul. Oleską i ul. Rataja z ul. Oleską. Dodatkowo na spadek hałasu będą miały wpływ nowe nawierzchnie i zastosowane ekrany akustyczne.

Odpowiadając na zarzut, że przy sporządzaniu raportu ooś i ocenie oddziaływań akustycznych przedsięwzięcia pominięto wyliczenia SRD (średniego ruchu drogowego) mierzone w latach 2010 i 2015 przez GDDKiA oraz inwestora, GDOŚ wskazuje, że zgodnie z rozdziałem 2.7 Prognoza ruchu zawartym w raporcie ooś, prognoza ruchu została opracowana w oparciu o pomiar generalny ruchu (GPR) z 2010 r., uzupełniony o pomiar z października 2013 r. Analizy i prognozy ruchu zostały opracowane w listopadzie 2015 r., gdy nie były jeszcze dostępne dane z GPR z 2015 r.

Pomiary GPR, jakie przeprowadzono na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r. posłużyły do kalibracji modelu ruchu. Model ten został zweryfikowany w oparciu o dostępne wyniki pomiarów – GPR z roku 2010 oraz pomiary dodatkowe na skrzyżowaniach w rejonie planowanej inwestycji, przeprowadzone w roku 2013. Wykonanie dodatkowych pomiarów było konieczne, ponieważ dane o ruchu w Opolu z roku 2010 nie uwzględniały wielu ulic i skrzyżowań. W wyniku kalibracji modelu do pomiarów uzyskano bardzo dobrą zgodność modelu z wynikami pomiarów. Na większości odcinków nie przekroczono 15% różnicy między natężeniami ruchu uzyskanymi w matematycznym modelu w stosunku do natężeń ruchu pozyskanych empirycznie, co należy uznać za wynik pozwalający ocenić model jako wiarygodny.

Odpowiadając na zarzut stowarzyszenia, sugerujący, że porównanie wariantów pod względem oddziaływań akustycznych przemawia na korzyść W2 w stosunku do W3A, GDOŚ stwierdza, że Tabele 12 i 13 z raportu ooś (porównujące obliczoną emisję akustyczną dla wariantu W2 i W3A dla roku 2020) porównują oddziaływanie hałasu z analizowanych wariantów do sytuacji polegającej na niepodjęciu przedsięwzięcia, ale w Tabeli 12 przy braku zastosowania urządzeń ochronnych, zaś w Tabeli 13 po ich zastosowaniu. Oddziaływanie w wariancie W2 DW435 przykrytej na odcinku 165 m tunelem z pewnością jest mniejsze niż tego odcinka w półtunelu w wariancie W3A, ale o ostatecznych oddziaływaniach decyduje sumaryczny poziom dźwięku z całego układu drogowego, nie samej DW435. Ponadto półtunel ma mieć ściany wyłożone materiałem pochłaniającym, a na sumaryczny poziom hałasu wpływ ma także przegroda, jaką stanowił będzie nasyp jezdni północnej w W3A, czy zjazd z ul. Oleskiej na węzeł przesiadkowy (trochę bliżej budynku uczelni w W2). Podsumowując, subiektywna ocena skarżącego, że wariant 2 powinien być lepszy nie znajduje potwierdzenia w analizie przekroczeń, choć różnice te są minimalne.

Odnosząc się z kolei do zastrzeżeń STE SILESIA, dotyczących opracowań graficznych ilustrujących obliczenia hałasu, GDOŚ wyjaśnia, że:

- dla prognoz dotyczących roku 2020 wariant bezinwestycyjny wykazuje dla ulicy Oleskiej (okolice punktu pomiarowego P6) o około 5 dB większą emisję hałasu niż wariant W3A dla tego samego miejsca, mimo że w wariancie inwestycyjnym nie planuje się w tym miejscu ekranów akustycznych, a jezdnia zostanie poszerzona w kierunku punktu pomiarowego P6, ponieważ to

wynika z mniejszego na tym odcinku ruchu pojazdów po realizacji przebudowy i nowej nawierzchni jezdni;

- dla prognozy dotyczącej roku 2020 odcinek jezdni na Bohaterów Monte Cassino (między punktami pomiarowymi P10 a P11) wykazuje o wiele wyższą emisję hałasu w wariancie bezinwestycyjnym niż to samo miejsce w W3A, ponieważ poziom równoważny hałasu na krawędzi jezdni na tym odcinku w wariancie bezinwestycyjnym (ok. 73-74 dB) jest większy nie na krawędziach jezdni po przebudowie (ok. 69-71 dB). Jest to efektem uwzględnienia dla stanu projektowanego nowej nawierzchni (w P11 to spadek hałasu ok 2 dB), a także zmiany niwelety jezdni południowej i zastosowania materiału pochłaniającego na ścianach półtunele (w P10 to spadek hałasu ok. 5,5 dB);
- analiza opracowań kartograficznych dla W2 i W3A „bez zabezpieczeń akustycznych” wykazuje wyliczenia z ekranami akustycznymi w rejonie centrum przesiadkowego, a ekrany otaczają to centrum inaczej dla W2 i W3A, ponieważ linia zielona wokół centrum przesiadkowego na mapach hałasu odwzorowuje wiatę zadaszającą, która w użytym do obliczeń programie SoundPlan zamodelowana została jako płaskie przykrycie ekranujące. Warto pamiętać, że takie obiekty zdefiniowane są w grupie ekranów akustycznych a graficznie cała ta grupa wyświetla się w kolorze zielonym i tak odwzorowała się graficznie na mapach hałasu, co nie zostało zmienione i wyszczególnione w legendzie; wiatę ta nie ma wpływu na obraz hałasu z północnej jezdni;
- analiza opracowań kartograficznych dla W2 i W3A „bez zabezpieczeń akustycznych” wykazuje, że cały odcinek wjazdu i wyjazdu z tunele /półtunele wykazano jako osłonięty obustronnie ekranami akustycznymi, mimo, że obliczenia miały być bez ekranów a najazd w początkowej części jest na tyle niski, że nie chroni przed hałasem w takim stopniu, jak 5-cio metrowy ekran, ponieważ na murach oporowych na odcinkach najazdowych tunele w W2 oraz na murach oporowych na odcinkach najazdowych i w półtunele w W3A jest zastosowany panel wygłuszający. Warto pamiętać, że nie są to ekrany ochronne wynikające z oceny w raporcie oś, ale element wyposażenia tunele, więc jego wysokość zwiększa się i zmniejsza zgodnie z wysokością murów oporowych; ich zastosowanie ma jednak wpływ na zasięg hałasu i został uwzględniony w obliczeniach;
- analiza wariantów W2 i W3A wskazuje na niską emisję hałasu z północnej, wyniesionej jezdni, ponieważ niweleta estakady jest na odcinku pomiędzy ul. Katowicką i ul. Oleską wyniesiona ok. 6 m n.p.t. i dlatego rozkład klimatu akustycznego na mapach hałasu, który kreśli się na wysokości 4 m n.p.t., przyjmuje wartości niższe niż w przypadku, gdyby droga przebiegała na poziomie terenu (wtedy obraz zasięgów byłby potencjalnie największy).

Wobec powyższych wyjaśnień należy stwierdzić, iż zarzuty stawiane przez skarżące stowarzyszenie nie zasługują na uwzględnienie.

Ad. 9

Odnosząc się do zarzutu STE SILESIA, wskazującego na nieprawidłową ocenę oddziaływania inwestycji w zakresie emisji tlenków azotu, GDOŚ wyjaśnia, że występowanie w procesach spalania paliw w silnikach pojazdów tlenków azotu NO, które szybko utleniają się w atmosferze jest uwzględnione we wskaźnikach emisji NO_x, co wyraża sumę udziału w spalinach NO i NO₂ przeliczone na NO₂. W rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie*

poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r. poz. 845, zwanym dalej „rozporządzeniem z 24 sierpnia 2012 r.”) określono poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu, zróżnicowane ze względu na ochronę zdrowia ludzi oraz ochronę roślin, w tym dla:

- dwutlenku azotu (NO_2) ze względu na ochronę zdrowia ludzi,
- tlenków azotu (NO_x) ze względu na ochronę roślin, przy czym zgodnie z objaśnieniami do załącznika nr 1 rozporządzenia z 24 sierpnia 2012 r., zawartymi w literze d), przez NO_x należy rozumieć sumę dwutlenku azotu i tlenku azotu przeliczonego na dwutlenek azotu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest realizowane w obszarze strefy miasta Opola PL1601, której obszar nie podlega ocenie wpływu ze względu na emisję NO_x (ochrona roślin), a jedynie ocenie wpływu ze względu na emisję NO_2 (ochrona zdrowia ludzi).

GDOŚ po analizie poprawności i kompletności obliczeń w zakresie emisji tlenków azotu, zawartych w raporcie o oś i jego uzupełnieniu, stwierdza, że dokonane na potrzeby sporządzenia ww. dokumentów obliczenia cechuje właściwa trafność i rzetelność. Uzyskane w ten sposób wyniki dają podstawę do poprawnej oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji w zakresie emisji NO_x . Podsumowaniem tej oceny jest wniosek, że w wariancie W3A we wszystkich horyzontach czasowych wystąpią przekroczenia dla stężenia maksymalnego poziomu dopuszczalnego oraz stężenia średniorocznego dla NO_2 , ale **jedynie w granicach pasa drogowego**. Poza granicami tego pasa nie będą przekraczane żadne standardy środowiska dotyczące emisji tlenków azotu.

Zgodnie z art. 174 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, ze zm.) emisje polegające na wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza, powstające w związku z eksploatacją drogi (...) nie mogą spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny. Jeżeli w związku z eksploatacją drogi (...) utworzono obszar ograniczonego użytkowania, eksploatacja nie może spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza tym obszarem. W analizowanym przypadku na terenie przewidzianym pod realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie nie utworzono takiego obszaru. Oznacza to w praktyce, że przekroczenia standardów w zakresie ww. tlenków azotu, zawierające się jedynie w granicach pasa drogowego (a więc terenu, do którego tytuł prawny posiada inwestor) nie naruszają porządku prawnego i są dopuszczalne. Powyższe wskazuje, że przewidywana sytuacja nie wymaga podejmowania działań ochronnych przed wpływem emisji NO_x do powietrza.

Na tle przedstawionych powyżej wyjaśnień, należy uznać, iż stawiany przez skarżące stowarzyszenie zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 10

Ustosunkowując się do zastrzeżeń STE SILESIA, dotyczących niedostatków raportu o oś w zakresie innych kwestii dotyczących emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych do atmosfery, GDOŚ, odnosząc się szczegółowo do podnoszonych przez stowarzyszenie zagadnień, wyjaśnia, co następuje.

W odniesieniu się do zarzutu STE SILESIA, wskazującego, że z części opisowej raportu nie wynika, czy i według jakich założeń podzielono odcinki drogi na emitory zastępcze, tutejszy organ wyjaśnia, że w obliczeniach rozkładu stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, w poszczególnych wariantach, dla odwzorowania przebiegu poszczególnych odcinków układu drogowego, jak opisano to w rozdziale 7.4.2.1 *Modelowanie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza* raportu o oś, emitory jednorodne dzielono na mniejsze emitory jednostkowe (dla sytuacji

polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia wyznaczono 250 emitorów jednostkowych, dla wariantu alternatywnego W2 – 331 emitorów jednostkowych, dla wariantu wskazanego do realizacji W3A – 326 emitorów jednostkowych).

Różnice w ilości emitorów jednostkowych wynikają z faktu, że poszczególne warianty różnią się przyjętymi rozwiązaniami, w tym m.in. przebiegiem i długością poszczególnych elementów dotyczących rozbudowy układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego. Dla sytuacji polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia ilość emitorów jednostkowych jest znacznie mniejsza, ponieważ wariant rozwiązania to nie obejmuje nowych, dodatkowych elementów, np. zjazdów.

Wyodrębnienie z jednorodnego emitora liniowego emitorów jednostkowych odbywało się w przypadku wszystkich wariantów w identyczny sposób. Jednorodny emitor liniowy, tj. emitor o stałym natężeniu ruchu, został podzielony na n mniejszych emitorów zastępczych, którym przypisano emisję równą procentowej ilości emisji z emitora jednorodnego. Program EK100W po zadeklarowaniu typu emitora – „liniowy”, automatycznie dokonuje dalszego podziału dla zastąpienia emitorów liniowych zespołem emitorów zastępczych i wykonania obliczeń zgodnie z zasadami określonymi w metodzie I wymienionej w pkt 7.1 Załącznika 3 rozporządzenia z 26 stycznia 2010 r.

Odnosząc się do zarzutu STE SILESIA, wskazującego, że wartości tła zanieczyszczeń dotyczą wartości uśrednionych także przestrzennie i nie odzwierciedlają wysokich stężeń występujących przy lokalnych drogach, zaś analiza zawarta w raporcie ooś powinna uwzględniać także oddziaływania skumulowane poprzez bezpośrednie modelowanie najbliższych źródeł zanieczyszczeń komunikacyjnych, tutejszy organ wyjaśnia, że zasięg oddziaływania istniejącej i przebudowywanej DW435 oraz pozostałych zlokalizowanych w sąsiedztwie ulic ogranicza się do pasa drogowego. W obliczeniach wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza autorzy raportu ooś uwzględnili w modelu obliczeniowym emisję zanieczyszczeń z powiązanych z inwestycją odcinków drogowych. Zasięg uwzględnionych ulic został przedstawiony w Tabelach 5 i 6 raportu ooś. Ich aktualne oddziaływanie ujęte zostało w tle określonym przez WIOŚ w Opolu, a dla substancji nieobjętych monitoringiem, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, tj. rozporządzeniem z 26 stycznia 2010 r., na poziomie 10% wartości dopuszczalnych.

Biorąc pod uwagę bardzo małe wysokości, na jakich występuje uwalnianie zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego z pojazdów na drogach, a także niewielki zasięg nawet kumulujących się emisji, GDOŚ (w ślad za organem I instancji) nie widzi potrzeby uwzględniania w obliczeniach innych źródeł emisji, niż te które zostały uwzględnione i wymienione w ww. Tabelach 5 i 6 raportu ooś.

Odnosząc się do stwierdzenia STE SILESIA, wskazującego, że miejsce realizacji planowanej inwestycji jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych w mieście pod względem pyłów PM10 i trudno uznać, że rozbudowa węzła drogowego, która znacząco zwiększy ruch pojazdów w tej okolicy, poprawi ten stan rzeczy, GDOŚ wskazuje, że podniesiona kwestia klaruje się przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności. Choć po przebudowie przewidywany jest wzrost ilości pojazdów na niektórych odcinkach układu drogowego i nieco większe globalne emisje zanieczyszczeń do powietrza, to jednak zmiana układu i uzyskane w jej wyniku zmiany pracy przewozowej oraz poprawa przepustowości spowodują inny, korzystniejszy, w efekcie mniejszy jednostkowo rozkład tych emisji, mniejsze zasięgi stężeń ponadnormatywnych, a poprawa

płynności ograniczy emisje Start&Go. Powyższe wnioski znajdują potwierdzenie w ocenie już wykonanych przebudów podobnych skrzyżowań. Efektem przeniesienia części ruchu na ten atrakcyjniejszy dla kierowców po przebudowie układ drogowy będzie zmniejszenie ruchu i oddziaływań głównie na ul. Oleskiej do i z centrum miasta.

Ustosunkowując się do zarzutu STE SILESIA, w którym organizacja ta wskazuje na brak opisu, jak rozbudowa trasy wraz ze zwiększeniem przepustowości wpłynie na poziom ozonu przyziemnego, GDOŚ wyjaśnia, że ozon w troposferze jest zanieczyszczeniem wtórnym, powstającym wskutek przemian chemicznych innych związków (zanieczyszczeń pierwotnych), a nie wskutek emisji wynikającej z działalności antropogenicznej. Z wniosków dokumentu pn. *Oceny i prognozy zagrożeń dla zdrowia ludzi ekosystemów związanych z zawartością ozonu w troposferze w skali kraju i możliwości wypełnienia zobowiązań unijnych dotyczących poziomu zanieczyszczenia powietrza ozonem w perspektywie do 2020 roku – raport z realizacji II etapu pracy*, wykonanego przez zespół ekspertów w roku 2009 na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, wynika, że dla eliminacji w Polsce przekroczeń poziomów docelowych ozonu w troposferze należy podejmować działania ograniczające emisję prekursorów ozonu (do których należą tlenki azotu NO_x , tlenki węgla CO , metan CH_4 oraz niemetanowe lotne związki organiczne NMLZO) oraz transgraniczne przenoszenie spoza granic kraju. W stosunku do bardzo wysokich stężeń ozonu (poziomy informowania oraz alarmowe) działania polegające na redukcji lokalnych prekursorów oceniono jako efektywne, w stosunku natomiast do wskaźników charakteryzujących niższe stężenia ($70\text{--}120\text{ }\mu\text{g}/\text{m}^3$) decydujące są warunki tła w skali całej Europy i skali globalnej.

Miasto Opole monitoruje na stacji przy ul. Armii Krajowej stężenia ozonu i wg danych monitoringu z roku 2015 stężenia te nie przekraczały poziomu docelowego, a zaliczenia do strefy D2 – przekroczenia poziomu celu długoterminowego, wynika z nieuwzględniania w tej ocenie dni z dopuszczalnym przekroczeniem poziomu docelowego. Według sporządzanych corocznie raportów KOBiZE udział procentowy emisji z transportu w emisjach zanieczyszczeń, które są prekursorami ozonu, corocznie maleje. Ponadto, jak wskazywano powyżej, spodziewany jest korzystniejszy, w efekcie mniejszy jednostkowo, rozkład emisji i mniejsze stężenia ponadnormatywne zanieczyszczeń.

Odnosząc się do zarzutu, w którym STE SILESIA stwierdza, że w obliczeniach założono prędkość miarodajną $60\text{--}50\text{ km/h}$, gdy tymczasem mamy do czynienia z wielkim okrężnym skrzyżowaniem, gdzie samochody (oprócz estakady/tunelu) poruszać się będą w systemie STOP&GO między różnymi światłami, co ma znaczący wpływ na emisje w obrębie układu komunikacyjnego, GDOŚ wyjaśnia, że zamierzona rozbudowa układu komunikacyjnego w rejonie dworca kolejowego Opole-Wschód wynika z wielu opracowań poprzedzających projekt budowlany, m.in. różnych dokumentów planistycznych oraz programów dotyczących ochrony środowiska w mieście i pozostaje z nimi zgodna. Realizacja przedsięwzięcia ma m.in. na celu upłynnienie ruchu, poprzez zapewnienie ruchu bezkolizyjnego na DW435 i zastosowanie sygnalizacji świetlnych grupowych, acyklicznych, pracujących w oparciu o system detekcji z mieszanym systemem detekcji pętli indukcyjnych oraz wideodetekcji, który będzie obejmował wszystkie relacje ruchowe na wszystkich objętych przebudową skrzyżowaniach. Rozwiązania takie z pewnością spowodują zmniejszenie niekorzystnych emisji.

W świetle powyższych wyjaśnień należy uznać, że stawiane przez skarżące stowarzyszenie zarzuty nie zasługują na uwzględnienie.

Ad. 11

Odnosząc się do zarzutu STE SILESIA, stwierdzającego, że organ ustalający środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia nie ma możliwości wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, ponieważ oba warianty analizowane w raporcie ooś (W2 oraz W3a) praktycznie w ten sam sposób oddziałują na tereny cenne przyrodniczo zlokalizowane w obrębie inwestycji, GDOŚ wyjaśnia, że teren planowanego zadania, polegającego na modernizacji i udrożnieniu istniejącego skrzyżowania dróg, znajduje się w centrum Opola, na obszarze w całości przekształconym antropogenicznie i zurbanizowanym. Teren ten należy do obszarów o relatywnie małej wartości przyrodniczej pod względem florystycznym i faunistycznym. Dlatego, uwzględniając fakt małego zróżnicowania lokalizacyjnego obu wariantów oraz małej zmienności przestrzennej lokalnych walorów przyrodniczych, nie należy rozpatrywać wyboru rozwiązania najkorzystniejszego dla środowiska jedynie w kontekście oceny wpływu na biotyczne komponenty miejscowej urbicozozy. Analizy wyłaniającej takie rozwiązanie – zdaniem tutejszego organu – należy dokonywać uwzględniając sumaryczne oddziaływanie inwestycji na wszystkie elementy miejscowego środowiska.

Na tle przedstawionych powyżej wyjaśnień należy uznać, że wystosowany przez skarżące stowarzyszenie zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

Ad. 12

Odnosząc się do uwagi STE SILESIA, wskazującej na nieaktualność przedstawionych w raporcie ooś danych dotyczących terenów posiadających walory przyrodnicze, w związku z przeprowadzoną już wycinką drzew po północnej stronie jezdni DW435, GDOŚ wyjaśnia, że przybliżona okoliczność jest naturalnym następstwem sytuacji, w której inwestor korzystając z rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uzyskał wymaganą prawem decyzję następczą i podjął zamierzone prace realizacyjne związane z wykonaniem planowanej przez siebie inwestycji. Wydaje się racjonalnym, zgodnym z logiką życiową i dopuszczalnym w praktyce procesowej, uznanie w takich uwarunkowaniach za bezzasadną konieczność aktualizacji raportu ooś na każdym kolejnym etapie realizacji przedsięwzięcia. Należy uwzględnić fakt, że w uzupełnieniach dokumentacji sprawy poczynionych przez inwestora na żądanie tutejszego organu przybliżane są informacje dotyczące przeprowadzonej wycinki drzew i krzewów oraz okoliczności związanych z tym zdarzeniem. GDOŚ uznaje zatem, kierując się – wynikającą z art. 80 Kpa, który stwierdza, że organ administracji publicznej ocenia na podstawie całokształtu materiału dowodowego, czy dana okoliczność została udowodniona – zasadą swobody oceny dowodów przez organ, że wszystkie aspekty związane z analizą wpływu przedsięwzięcia na walory przyrodnicze terenu objętego pracami budowlanymi zostały właściwie przedstawione w dokumentacji i na ich podstawie możliwe było adekwatne do potrzeb ustalenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ad. 13

Odnosząc się do uwagi STE SILESIA, wskazującej, że inwestor z powodu braku ostateczności decyzji środowiskowej nie powinien móc ubiegać się o ZRID, tutejszy organ wyjaśnia, że przedmiotowej decyzji – po zbadaniu i uwzględnieniu przez organ I instancji przesłanek wskazujących na konieczność pilnej realizacji inwestycji – został nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Oznacza to, że rozstrzygnięcia to podlega wykonaniu w dniu jego wydania oraz że na jego podstawie mogą być wydawane decyzje następcze. GDOŚ w dniu 11 grudnia 2017 r. wydał

postanowienie, znak: DOOŚ.DŚI.4210.11.2017.mko.18, w którym odmówił wstrzymania natychmiastowego wykonania rzeczony decyzji, o które to wstrzymanie wnioskowało STE SILESIA. Tym samym tutejszy organ stwierdził, że nie istnieje prawdopodobieństwo wadliwości decyzji nieostatecznej, wykonanie decyzji nie wywoła nieodwracalnych skutków prawnych, jak również nie zmieniły się okoliczności uzasadniające nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. W związku z powyższym inwestor w przedmiotowej sprawie mógł występować o udzielanie mu kolejnych decyzji następczych, w tym ZRID, a po ich uzyskaniu realizować inwestycję. Rolą tutejszego organu jest jedynie rozpatrzenie sprawy na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie w ramach ZRID prowadzone jest przez właściwego miejscowo wojewodę i to właśnie do tego organu należy kierować uwagi dotyczące postępowania w sprawie udzielenia ZRID. Ponadto należy zauważyć, że zasada dwuinstancyjności postępowania realizowana jest w związku z przeprowadzonym przez tutejszy organ postępowaniem odwoławczym. GDOŚ w prowadzonym postępowaniu ponownie ocenił i rozpatrzył zgromadzony materiał dowodowy. Niezrozumiałym jest zarzut stowarzyszenia dotyczący ewentualnej bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego prowadzonego przez GDOŚ. Postępowanie odwoławcze prowadzone przez tutejszy organ prowadzone jest w związku ze złożonymi odwołaniami od decyzji środowiskowej wydanej przez RDOŚ w Opolu. Przedmiotem postępowania jest więc ocena prawidłowości rozstrzygnięcia wydanego przez organ I instancji. Ewentualna bezprzedmiotowość postępowania odwoławczego prowadzonego wobec zaskarżonej decyzji mogła by nastąpić jedynie w sytuacji wycofania odwołań przez uprawnione do tego strony i stwierdzeniu przez organ, że decyzja ta nie narusza prawa oraz nie wpływa negatywnie na interes społeczny.

Ad. 14

Odnosząc się do uwagi STE SILESIA, dotyczącej naruszenia przy wydawaniu decyzji środowiskowej art. 10 oraz 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, GDOŚ wskazuje, że wyjaśnień w przedmiotowej kwestii dokonał ustosunkowując się powyżej do tożsamego w treści zarzutu sformułowanego przez mieszkańców Opola zamieszkałych przy ul. Oleskiej 45. Zdaniem tutejszego organu RDOŚ w Opolu właściwie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, zapewnił wszystkim stronom i podmiotom działającym na prawach strony czynny udział w postępowaniu, a także umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie. W ocenie GDOŚ zawiadamianie stron o podejmowanych czynnościach urzędowych oraz istotnych dla sprawy okolicznościach poprzez publicznie uwidaczniane obwieszczenia było skuteczne i wyczerpywało ustawowy obowiązek organu w tym zakresie.

Ad. 15

Odnosząc się do uwagi wskazującej na umieszczenie w ZRID działki niewymienionej w decyzji środowiskowej GDOŚ wyjaśnia, że jako organ ochrony środowiska rozpatruje przedmiotowe przedsięwzięcie jedynie na etapie jego oceny oddziaływania na środowisko i ustalania dla niego środowiskowych uwarunkowań realizacji. Tutejszy organ nie ma żadnego umocowania prawnego do oceny ZRID oraz ingerencji w jego treść. Niemniej należy wyjaśnić, że zgodnie z informacjami przedłożonymi przez inwestora (zwartymi w Załączniku 1), zweryfikowanymi przez GDOŚ na podstawie całości materiału dowodowego w sprawie, na działce o nr ew. 161 arkusz mapy 20 nie przewiduje się żadnych prac realizacyjnych, a obszar inwestycji nie będzie wychodził poza granice

działek wskazanych w decyzji środowiskowej. Ww. nieruchomość gruntowa będzie się znajdować jedynie w zasięgu akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia.

Ad. 16

Ustosunkowując się do uwagi wskazującej na nieuwzględnienie w obliczeniach propagacji hałasu warunków meteorologicznych GDOŚ wyjaśnia, że – zgodnie z wyjaśnieniami inwestora zawartymi w Załączniku 1 i poddanymi weryfikacji przez tutejszy organ – w modelu obliczeniowym przedłożonym w ramach uzupełnienia raportu ooś uwzględniono warunki meteorologiczne. Założenia dotyczące przyjętych warunków meteorologicznych zostały opisane w punkcie 7.2.4 uzupełnionego raportu ooś. Ponadto decyzja środowiskowa nakłada na Inwestora konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Pozwoli to na weryfikację przyjętego modelu obliczeniowego i wskaże rzeczywisty poziom klimatu akustycznego związany z przedmiotową inwestycją, a także w razie wystąpienia takiej konieczności umożliwi zobowiązanie Inwestora obowiązkowi wykonania odpowiednich działań minimalizujących niekorzystny wpływ przedsięwzięcia na środowisko.

Ad. 17

W odpowiedzi na uwagę kwestionującą kompletność zestawienia dotyczącego ruchu pojazdów szynowych w obrębie linii kolejowych położonych w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia GDOŚ wyjaśnia, że dane w tym zakresie są wystarczające do prawidłowej oceny wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Dane te zostały – jak wskazuje na to inwestor w swojej korespondencji dołączonej do akt sprawy – pozyskane od PKP PLK S.A. zgodnie z procedurą udostępnienia informacji publicznej i uwzględnione w stosownych obliczeniach. Tutejszy organ nie znajduje przesłanek do podważania tych wielkości i kwestionowania rzetelności dokonanej oceny oddziaływania akustycznego pochodzącego ze źródeł kolejowych. Brak wyróżnienia w strukturze ruchu szynowego składów ewentualnie zaopatrujących Elektrownię Opole nie jest tożsamy z błędem metodologicznym i nie dowodzi pominięcia takiego ruchu w obliczeniach. Zdaniem organu odwoławczego PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej posiada najbardziej miarodajne dane dotyczące obłożenia linii kolejowych ruchem.

Ad. 18

Odpowiadając na uwagę STE SILESIA, wskazującą na niezgodności z metodyką dokonanych obliczeń propagacji hałasu, z uwagi na dokonaną w lutym 2018 r. wycinkę drzew, GDOŚ wyjaśnia, że w rozdziale 7.2.1 raportu ooś w opisie tworzenia modelu wysokościowego, wymieniono istotne elementy powierzchniowe dla propagacji hałasu, w tym m.in. zieleni wysoką. Zieleni wysoka została wymieniona jedynie jako przykład elementu istotnego dla propagacji hałasu i nie została ona ujęta w wykonanym modelu. W przypadku uwzględnienia jej w modelu propagacji hałasu winna ona być elementem wyszczególnionym w legendzie na mapach hałasu. W przedmiotowej sprawie taka sytuacja nie ma miejsca i na mapach hałasu brak jest takiego elementu. Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że w modelu propagacji hałasu wykonanym na potrzeby raportu ooś nie uwzględniano zieleni wysokiej.

Ad. 19

Ustosunkowując się do wystąpienia STE SILESIA o wyjaśnienie przyjętej przy modelowaniu propagacji hałasu definicji pojazdów szynowych GDOŚ wskazuje, że w obliczeniach hałasu kolejowego zwalidowanym programem SoundPlan wykorzystano holenderską metodykę RMR2002, przyjmując zgodnie z wytycznymi Instytutu Ochrony Środowiska pt. *Algorytmy obliczeń*

hałasu drogowego i kolejowego (opis polski) zawarte w metodach zalecanych przez Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady z dnia 25 czerwca 2002 odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (GIOŚ, Warszawa 2007), wg zaleceń zawartych w rozdziale 2.2 *Kategoria pojazdów szynowych*, za dane obliczeniowe pociągi pasażerskie kategorii 1 z hamulcami klockowymi o długości 64 m oraz pociągi towarowe kategorii 4 z hamulcami klockowymi o długości 500 m, w ilościach podanych w prognozie ruchu otrzymanej z PKP PLK S.A. Przepisy prawa nie narzucają na Inwestora konieczności wykorzystania zindywidualizowanych metodyk. Wobec powyższego należy stwierdzić, iż wnioskodawca ma w tym zakresie pewną dowolność działania. Zdaniem tutejszego organu przyjęte w modelu propagacji hałasu założenia są prawidłowe i dają możliwość właściwego prognozowania oddziaływania akustycznego. Ponadto należy zauważyć, iż oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu będzie szczegółowo sprawdzane na etapie analizy porealizacyjnej, która wykaże rzeczywisty wpływ inwestycji na klimat akustyczny. Ponadto należy zauważyć, iż skarżący nie przedstawili żadnych argumentów podważających prawidłowość dokonanych analiz.

Ad. 20

Odpowiadając na wystąpienie stowarzyszenia w zakresie udzielenia wyjaśnień na temat wykorzystanej w modelowaniu oddziaływania akustycznego definicji nawierzchni asfaltowych GDOŚ wskazuje, że do wykorzystanej w tworzeniu modelu propagacji hałasu metodyki przyjęto nawierzchnię BBTM jako nawierzchnię referencyjną w odniesieniu do pozostałych nawierzchni znajdujących się w bibliotece programu. W opracowanym na potrzeby raportu oś model przyjęto: dla istniejącej nawierzchni drogowej – nawierzchnię BBTM 0/14, dla nawierzchni SMA 8 przyjęto z biblioteki nawierzchnię BBUM 0/10, a dla nawierzchni BBTM8 A – nawierzchnię BBTM 0/10 – typ 2. Tutejszy organ nie znajduje podstaw do jakiegokolwiek podważania takich założeń i uznaje poczynione obliczenia w zakresie propagacji hałasu za poprawne i kompletne.

Ad. 21

W odpowiedzi na uwagę STE SILESIA, dotyczącą braku podania informacji, czy w obliczeniach dotyczących emisji hałasu w roku 2030 uwzględniono wiek nawierzchni, GDOŚ wskazuje, że w modelowaniu odcinków drogowych za pomocą metodyki NPMB 2008 w obliczeniach dla nawierzchni SMA8 w roku 2030 wprowadzono w modelu wiek nawierzchni 10 lat. Dla odcinków proponowanych z nawierzchnią BBTM8, dla której remont lub czyszczenie przewiduje się co 5 lat, przyjęto zarówno w roku 2020, jak 2030 wiek 0 lat.

Ad. 22

Odpowiadając na postulat dotyczący uzupełnienia raportu oś o informację na temat rodzaju potoków ruchu pojazdów GDOŚ wyjaśnia, że z informacji zawartych w aktach przedmiotowej sprawy wynika, iż w obliczeniach hałasu na DW435 przyjęto stabilny potok ruchu, co wynika z założeń bezkolizyjności ruchu na tej drodze. W rejonie skrzyżowań łącznic PŁD i PŁN z ul. Oleską i ul. Katowicką zamodelowano odcinki zatrzymania, przyspieszania i opóźniania długości ok. 25 m oraz na zjazdach zgodnie z ich długością koordynowania systemu sygnalizacji, których cykle zoptymalizowano i sprawdzono w symulacjach dla zapewnienia maksymalnej płynności ruchu i poprawy przepustowości przebudowanego układu drogowego. Zjazdy i najazdy z poziomu -1 i +1 są uwzględniane przez algorytmy programu obliczeniowego zgodnie z pochyleniami drogi wg danych z NMT w modelu obliczeniowym. Z powyższego wynika, że raport oś nie wymaga uzupełnienia w postulowanym zakresie.

Ad. 23

W odpowiedzi na stwierdzenie STE SILESIA, że brak jest uzasadnienia dla rezygnacji z realizacji innych niż ekrany akustyczne zabezpieczeń redukujących hałas komunikacyjny tutejszy organ wyjaśnia, że w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia oprócz ekranów akustycznych zastosowane zostaną również ciche nawierzchnie do budowy warstwy ścieralnej przebudowywanych lub budowanych jezdni. W przypadku wystąpienia takiej konieczności, po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, inwestor zastosuje kolejne środki służące redukcji hałasu, w tym ograniczenia prędkości na drogach.

Ad. 24

Ustosunkowując się do uwagi STE SILESIA, wskazującej na zaniżanie przez inwestora wskazań dotyczących aktualnego hałasu komunikacyjnego względem oszacowań oddziaływań akustycznych przedstawionych na stronie internetowej Urzędu Miasta Opola oraz odpowiadając na wątpliwość organizacji dotyczącą uwzględnienia w obliczeniach hałasu poziomu tego oddziaływania rejestrowanego przez zdalną stację umiejscowioną przy ul. Oleskiej, GDOŚ wyjaśnia, że zgodnie z danymi prezentowanymi na stronie internetowej Urzędu Miasta Opola dla ulicy Oleskiej w maju 2019 r. zmierzono następujące wartości hałasu: $LA_{eqD} = 67,0$ dB oraz $LA_{eqN} = 64,2$ dB. Natomiast wyznaczone na podstawie obliczeń, w okolicach ulicy Oleskiej, dla sytuacji polegającej na niepodjęciu przedsięwzięcia, w roku 2020 wartości poziomów dźwięku wynoszą $LA_{eqD} = 67,9$ dB oraz $LA_{eqN} = 62,7$ dB. Podane wartości różnią się od siebie o mniej niż 2,5 dB. Otrzymane wyniki wskazują na wysokie prawdopodobieństwo dokonanych analiz. W związku z faktem, że uzyskane wyniki wskazują na wysokie prawdopodobieństwo prawidłowości dokonanych analiz prognostycznych, należy stwierdzić, że model obliczeniowy w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia należy uznać za wiarygodny.

Ad. 25

Odpowiadając na uwagę o nadmiarowym zastosowaniu przez inwestora ekranów akustycznych GDOŚ wyjaśnia, że założenia projektowe dla planowanego przedsięwzięcia powstawały w momencie, gdy na terenach objętych realizacją zamierzenia obowiązywały bardziej rygorystyczne standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu. Należy jednak zauważyć, że inwestor ma prawo chronić tereny przyległe w większym stopniu, niż wymagają tego przepisy prawa. Przepisy określają bowiem jedynie minimalne standardy jakości środowiska. Planowane ekrany EK2-EK6 będą miały pozytywny wpływ na poziom klimatu akustycznego wewnątrz pomieszczeń uczelnianych, w których prowadzone są prace o charakterze biurowym i naukowym, wobec tego niezasadnym byłoby ich usunięcie z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 26

Ustosunkowując się do postulatu STE SILESIA, dotyczącego ponownego przeanalizowania ochrony akustycznej terenów wokół szpitali znajdujących się rejonie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, GDOŚ wskazuje, że w celu ochrony szpitala przed negatywnym oddziaływaniem akustycznym analizowanego zamierzenia inwestycyjnego zaprojektowano ekran EK-1. Dzięki temu ekranowi standardy jakości środowiska zostaną zachowane, w związku z czym nie ma konieczności wykonywania ponownych obliczeń emisji oraz imisji hałasu.

Ad. 27

Odnosząc się do uwagi STE SILESIA, wskazującej na niespójność danych zawartych w tabeli 15 na str. 64 raportu o oś z danymi zaprezentowanymi na załącznikach graficznych do tego

opracowania, GDOŚ stwierdza, że z analizy nie wynika, aby we wskazanym przez stowarzyszenie punkcie dochodziło do rozbieżności w przedmiotowej dokumentacji. Na mapie zasięgów oddziaływania przedsięwzięcia błędnie zaprezentowano izolinie poziomu hałasu bez zabezpieczeń. Powyższe zostało jednak skorygowane wraz z uzupełnieniem dokumentacji dokonany na etapie postępowania odwoławczego (punkt Ad. Pnr3-IV. str. 54 wyjaśnień do raportu oos oraz załącznik nr 13 - Uzupełnienia do raportu, w Tomie IV – Część Graficzna - mapa nr 7).

Ad. 28

Odpowiadając na uwagę kwestionującą wiarygodność wyliczeń propagacji hałasu dla nieruchomości budynkowych położonych przy ul. Tatrzańskiej, tutejszy organ wyjaśnia, że zgodnie z zawartymi w dokumentacji sprawy obliczeniami propagacji hałasu, dzięki wykorzystaniu tzw. cichej nawierzchni, standardy jakości środowiska na wysokości bloków przy ul. Tatrzańskiej zostaną zachowane. Ponadto nie planuje się wycinki drzew na wysokości ww. nieruchomości.

Ad. 29

W odpowiedzi na uwagę STE SILESIA, wskazującą na brak weryfikacji modelu propagacji hałasu z rzeczywistymi pomiarami klimatu akustycznego dokonywanymi przez Urząd Miasta Opole, GDOŚ wskazuje, że z informacji posiadanych przez tutejszy organ wynika, iż obliczenia propagacji hałasu wykonywano na podstawie prognoz ruchu w roku 2020 i roku 2030. Wartości hałasu, które wyznaczono w oparciu o obliczenia różnią się od wartości wynikających z pomiarów rzeczywistych o mniej niż 2,5 dB. Otrzymane wyniki wskazują na wysokie prawdopodobieństwo dokonanych analiz. W związku z powyższym model obliczeniowy w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia należy uznać za wiarygodny.

Ad. 30

Ustosunkowując się do uwagi STE SILESIA, wskazującej na błędnie przeprowadzoną analizę wariantową (mało różnicującą warianty W2 i W3A), a także do postulatu (będącego powtórzeniem wskazania wynikającego z treści odwołania stowarzyszenia), aby wziąć pod uwagę wariant W1 jako najlepszy do realizacji, GDOŚ informuje, że obszerniej na temat kwestii wyboru wariantu i możliwości rozstrzygnięcia w tej sprawie przez organ administracji wypowiedział się już wcześniej na kartach niniejszej decyzji. Należy zaznaczyć, iż wariant W1 został odrzucony przez Inwestora na wcześniejszym etapie przygotowania projektu, gdyż w jego ocenie był on nieracjonalny. Ponadto według Inwestora w wariantcie W1 brak jest możliwości jego realizacji bez zamknięcia ruchu, co skutkowałoby wystąpieniem paraliżu komunikacyjnego w centrum miasta. Zdaniem wnioskodawcy nieprawdziwe są stwierdzenia jakoby wariant W1 w mniejszym stopniu oddziałował akustycznie na teren w rejonie skrzyżowania Oleska/DW435. W uzupełnieniu czynionych wyjaśnień tutejszy organ wskazuje ponadto, że przedstawione w raporcie oos warianty W2 i W3A różnią się między sobą w większym stopniu, niż sugeruje to ww. stowarzyszenie. Różnice te dotyczą m.in. zakresu przedmiotowego obu rozwiązań, przyjętych założeń projektowych, parametrów technicznych realizowanych obiektów i urządzeń. Odnosząc się z kolei do uwagi stowarzyszenia na temat różnego wykorzystania mas ziemnych w obu ww. wariantach, GDOŚ wskazuje, że w wyniku przeprowadzonych badań gruntu inwestor doszedł do wniosku, że grunty z wykopów nie mają zastosowania do budowy nasypów ze względu na ich niekorzystny (do wykorzystania w tym celu) skład. W związku z tym w raporcie oos zaktualizowano ocenę obu ww. wariantów, wskazując, iż wariant W2 związany jest z koniecznością dowozu mniejszej ilości gruntów do budowy nasypów

niż wariant W3A. Po przeprowadzonej aktualizacji w wyniku analizy wariantowej oba warianty uzyskują taką samą ocenę w kontekście ich oddziaływania na powierzchnię ziemi.

Ad. 31

Odpowiadając na uwagę STE SILESIA, wskazującą na brak możliwości realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w części zlokalizowanej na terenach kolejowych, GDOŚ wyjaśnia, że kwestie dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie oraz odległości pomiędzy obiektami budowlanymi a liniami kolejowymi, nie są przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach winien zbadać, czy oraz jak planowane przedsięwzięcie oddziałuje na środowisko oraz czy po realizacji przedsięwzięcia spełnione zostaną wszystkie standardy jakości środowiska. Ocena aspektów technicznych oraz odległości pomiędzy poszczególnymi obiektami budowlanymi należy do kompetencji organów administracji architektoniczno-budowlanej. W przedmiotowym przypadku jest to Wojewoda Opolski, który odpowiedzialny jest za rozpatrzenie wniosku inwestora w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Organy odpowiedzialne za ochronę środowiska (w tym przypadku RDOŚ w Opolu oraz GDOŚ) nie mogą wychodzić poza swoje kompetencje, a tym samym wchodzić w zakres obowiązków innych organów specjalistycznych.

Ad. 32

Odnosząc się do uwagi STE SILESIA, wskazującej, że dane dotyczące wzrostu natężenia ruchu pojazdów dla sytuacji polegającej na niepodjęciu przedsięwzięcia są przewartościowane, GDOŚ wyjaśnia, że różnice pomiędzy prognozą ruchu opracowaną na podstawie modelu (dla roku 2020 w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia) a rzeczywistymi wynikami pomiarów (wykonanymi w lutym 2020 r. – załącznik V.13 uzupełnionego raportu oos) należy ocenić jako dopuszczalne, gdyż wynoszą one poniżej 15%. W przyjętym modelu na odcinku ul. Batalionów Chłopskich odc.1 do ul. Oleskiej natężenie ruchu drogowego określono na poziomie 38296 pojazdów na dobę. Natomiast wyniki rzeczywistych pomiarów, wykonanych na skrzyżowaniu ul. Batalionów Chłopskich i ul. Oleskiej kształtują się na poziomie od ok. 20000 pojazdów (niedziela oraz poniedziałek) przez ok. 30000 pojazdów w sobotę do poziomu od 37000 do 39000 pojazdów w pozostałe dni tygodnia. Rzeczywiste wyniki pomiarów wskazują, że przyjęte w raporcie oos prognozy ruchu są wiarygodne. Ponadto należy zauważyć, że chwilowy spadek natężenia ruchu spowodowany był realizacją nowych inwestycji drogowych w Opolu. Dodatkowo metodologia prognoz ruchu w Polsce zakłada coroczny wzrost ruchu (wskaźnik wzrostu przyjmowany jest na podstawie prognoz wzrostu PKB publikowanego przez GUS).

Ad. 33

Ustosunkowując się do uwagi na temat błędnie przyjętych założeń w obliczeniach emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, GDOŚ wyjaśnia, że w obszarze analizy nie występowały obiekty w odległości $10 \times h$ od emitorów projektowanego układu drogowego, co uległo aktualnie zmianie w wariantie 2 po skorygowaniu wysokości emitorów na estakadzie. Wyznaczone obszary oddziaływania emitorów ze względu na kryterium $10 \times h$, w tym najwyższego – estakady, przedstawiono w *Załączniku 10A na Mapie lokalizacji emitorów wraz z ich odległościami od istniejącej zabudowy – wariant W3A* oraz w *Załączniku 10B na Mapie lokalizacji emitorów wraz z ich odległościami od istniejącej zabudowy – wariant W2* w skali 1:1500. Dla większości emitorów bufory $10 \times h$ mieszczą się w granicach linii rozgraniczającej, gdy usytuowane są na poziomie terenu ich bufor

10×h po dodaniu szerokości pasa jezdni wynosi 9 m od osi, zaś dla najwyższego emitora na estakadzie nad ul. Oleską w obu wariantach to odległość 76 m. Na ww. załącznikach przedstawiono także graficzną prezentację odległości istniejących budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej od krawędzi pasa najbliższej usytuowanej drogi oraz wyniesionej DW435 PŁN. Graficzna prezentacja potwierdza, że żaden z budynków nie znajduje się w buforze 10×h od emitorów układu drogowego w wariantcie 3A, natomiast z uwagi na większe wysokości estakady w wariantcie 2 w miejscu krzyżowania się z przechodzącą pod nią łącznicą PŁN w buforze 10×h znajdują się budynki przy ul. Nysy Łużyckiej nr 56, 58, 60, 62 i 64, dla których spełnienie tego kryterium zostało aktualnie doliczone i zamieszczone w Załączniku 13 – Uzupełnienia do raportu, Tom III – Obliczenia oddziaływania na powietrze atmosferyczne. Z obliczeń tych wynika, że na wysokości wymienionej zabudowy nie wystąpią przekroczenia stężeń poziomów dopuszczalnych analizowanych zanieczyszczeń.

W odpowiedzi na uwagę wskazującą, że przyjęta w obliczeniach propagacji zanieczyszczeń wysokość emitora dla samochodów ciężarowych powinna wynosić 1,2 m a nie jak przyjęto 0,5 m, GDOŚ wyjaśnia, że ze względu na fakt, iż model obliczeniowy nie przewiduje możliwości rozdzielania poziomów emisji dla emitora liniowego w raporcie oś przyjęto wysokości emitora na poziomie 0,5 m. Przyjęta wysokość jest typowa dla rury wydechowej pojazdów osobowych, które przeważają w strukturze ruchu. Dodatkowo niższa wysokość emitora jest mniej korzystna ze względu na propagację zanieczyszczeń. Zasięg oddziaływania w przypadku niższej wysokości emitora jest z reguły większy, niż w przypadku jego podwyższenia.

Ad. 34

Odnosząc się do stwierdzenia STE SILESIA o błędnie przyjętym na poziomie wartości 1 współczynnika szorstkości w obliczeniach rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu, tutejszy organ wyjaśnia, że rzeczony współczynnik szorstkości wykorzystany w modelu obliczeniowym przyjęto na podstawie pokrycia terenu na obszarze o promieniu wynoszącym 50 razy wysokość najwyższego emitora czyli 361,5 m. Na ww. obszarze znajdują się zarówno tereny zabudowy śródmiejskiej, dla których współczynnik szorstkości wynosi 2, jak i tereny zadrzewione, dla których współczynnik szorstkości wynosi 0.4. Według obliczeń, przy uwzględnieniu poszczególnych terenów, współczynnik szorstkości na analizowanym terenie powinien wynosić 0.93. Przyjęty przez inwestora współczynnik 1 jest dla niego bardziej niekorzystny niż współczynnik określony na podstawie obliczeń matematycznych. Ponadto należy wyjaśnić, iż podawany w załączniku graficznym parametr ξ nie oznacza współczynnika szorstkości terenu ξ_0 , ale wysokość poziomu, na którym prezentowana jest emisja zanieczyszczeń „0”. Wobec powyższego należy stwierdzić brak rozbieżności pomiędzy załącznikami graficznymi a plikami wsadowymi do programu obliczeniowego.

Ad. 35

W odpowiedzi na zarzut błędnego przyjęcia i zaprezentowania zespołów emitorów liniowych, tutejszy organ wskazuje, że układ drogowy zamodelowano prostoliniowymi źródłami liniowymi (emitorami), odwzorowując przebieg sytuacyjny z podziałem na odcinki jednorodnie ruchowo w oparciu o prognozy ruchu i kartogramy rozplotów ruchu, wg których wyznaczono 41 odcinków jednorodnych ruchowo, którym przypisano wysokości w oparciu o projektowane niwelety. Większość jezdni układu drogowego położona jest na poziomie terenu [poza jezdnią północną DW435, gdzie drogę zaprojektowano na nasypie lub estakadzie oraz jezdnią południową DW435

– zaprojektowaną od wyłączenia do włączenia łącznicy południowej w wykopie (przykrytym w wariancie 2 i odkrytym w wariancie 3A), a także obniżonym odcinkiem niwelety ul. Katowickiej pod nasypem PKP]. Różnice w obrazie przekroczeń z DW435PŁN po stronie wschodniej i zachodniej estakady wynikały z przyjęcia w obliczeniach mylnie wysokości 0,5 m emitorów E26-E32 po stronie wschodniej, czyli jak dla drogi na poziomie terenu. Powyższe zostało poprawione w obliczeniach zawartych w uzupełnieniu dokumentacji przedłożonym na etapie postępowania odwoławczego.

Numerację zamodelowanych emitorów przedstawiono w zamieszczonych w *Załączniku 13 – Uzupełnienia do raportu, w Tomie I - Część opisowa* tabelach 31 i 32, a także graficznie wraz z numeracją odcinków jednorodnych w *Załączniku 10A na Mapie podziału układu drogowego na odcinki jednorodne w obliczeniach emisji do powietrza wraz z lokalizacją emitorów – wariant W3A* oraz w *Załączniku 10B na Mapie podziału układu drogowego na odcinki jednorodne w obliczeniach emisji do powietrza wraz z lokalizacją emitorów – wariant W2* w skali 1:1500.

Ad. 36

Ustosunkowując się do uwagi dotyczącej niewłaściwych obliczeń emisji NO_x, tutejszy organ wskazuje – w uzupełnieniu wyjaśnień poczynionych we wcześniejszej części uzasadniania niniejszej decyzji – że udział dwutlenków w mieszaninie gazów spalinowych z pojazdów wynosi od kilku do kilkunastu procent, dlatego emisja drogowa tlenków azotu jest wyznaczana dla tlenu azotu i dwutlenku azotu, sprowadzonych do dwutlenku azotu NO_x. Stężenia emisji dwutlenku azotu obliczono w oparciu o wskaźniki NO_x, a odnosząc je do poziomów dopuszczalnych NO₂, są wówczas nieco zawyżone, jednak nadal należy uznać je za wiarygodne. Przy ocenie wpływu tlenków azotu te same stężenia odnoszone są do poziomów dopuszczalnych dla NO. Jednak dla przedsięwzięcia umiejscowionego w tej lokalizacji, która nie klasyfikuje się pod kątem ochrony roślin, ocenianej zgodnie z rozporządzeniem z 24 sierpnia 2012 r., ocena wpływu emisji tlenków azotu stanowiących sumę dwutlenku azotu i tlenu azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu nie jest wymagana.

Ad. 37

W odniesieniu do uwagi dotyczącej zaniżonej czterokrotnie w raporcie oś wielkości emisji tlenków azotu oraz braku korelacji tej wielkości z danymi pochodzącymi z innych miast, GDOŚ wyjaśnia, że charakterystyki emisji zanieczyszczeń wykorzystywane w symulacjach wyznaczano zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych Europejskiej Agencji Środowiska – EEA/EMEP Emission Inventory Guidebook 2016. Jest to metodyka stosowana w raportowaniu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego w całej Europie. W Polsce metodykę tę wykorzystuje się m.in. w raportowaniu emisji zanieczyszczeń. Uzyskane wyniki obliczeń nie odbiegają od wyników stężeń NO_x uzyskanych w roku 2019 pomiarowo na stacji przy ul. Armii Krajowej w Opolu.

Ponadto niemożliwe jest porównanie miast o innej strukturze ruchu, zabudowie, uwarunkowaniach geograficznych oraz tle zanieczyszczeń. Naturalną rzeczą jest, iż poziomy zanieczyszczeń w różnych miastach mogą być różne nawet przy podobnej ilości poruszających się samochodów.

Ad. 38

W uzupełnieniu wyjaśnień na temat oceny wielkości emisji NO₂, GDOŚ wskazuje, że zgodnie z rozporządzeniem z 24 sierpnia 2012 r. ocena wpływu emisji tlenków azotu stanowiących sumę dwutlenku azotu i tlenu azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu jest wymagana w odniesieniu do

dopuszczalnego stężenia ze względu na ochronę roślin dla okresu roku kalendarzowego, więc z pewnością nie można ich odnosić do pomiarów chwilowych w godzinie szczytu, dla których poziomy określone zostały ze względu na ochronę zdrowia ludzi. Odnosząc się do uzyskanych pomiarowo w godzinie szczytu wyników $349-1519 \mu\text{g}/\text{Nm}^3 \text{NO}_x$ „...w pobliżu Pl. Konstytucji...” można stwierdzić, że nieznane (a istotne w całym kontekście sytuacji) jest miejsce usytuowania urządzenia pomiarowego od źródła emisji i występujące wówczas natężenie i struktura ruchu. Istotnym pozostaje, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia przy prognozowanym stężeniu maksymalnym w godzinie szczytu [najwyższym na końcowym odcinku DW435 (ul. Batalionów Chłopskich), w granicach pasa drogowego przy osi drogi ($2756 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$ w W2 i $1444-2128 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$ w W3A)] na granicy pasa drogowego poziom dopuszczalny substancji nie będzie przekraczany.

Ad. 39 i Ad. 40

Odnosząc się do stwierdzeń STE SILESIA, kwestionujących przyjęte przy obliczeniach emisji substancji do powietrza założenia dotyczące wieku i stanu pojazdów samochodowych poruszających się po polskich drogach, GDOŚ wskazuje, że w przedmiotowej sprawie w obliczeniach rozkładu stężeń zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym przyjęto wskaźniki emisji opracowane w marcu 2009 r. przez prof. dr hab. inż. ██████████ z Politechniki Warszawskiej, z zastosowaniem ekstrapolacji zależności emisji drogowej zanieczyszczeń. Opracowanie wskaźników nastąpiło zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych Europejskiej Agencji Środowiska – powszechnie stosowaną w raportowaniu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego w całej Europie. Wobec braku wskaźników emisji dla $\text{PM}_{2,5}$ jego ilość obliczana była jako procentowy udział frakcji w pyłe PM_{10} , która zgodnie z informacją uzyskaną w WIOŚ Opole w roku 2016 wynosiła 64%, zaś aktualnie 64,5%. Ponieważ wskaźniki obejmują emisje ze spalania paliwa w silnikach, a metodyka obliczania pyłów ze ścierania opon i okładzin hamulcowych pojazdów samochodowych oraz nawierzchni opracowana została przez Europejską Agencję Środowiska dopiero w roku 2016, nie uwzględniono w raporcie tych emisji, co nie wpływa na prawidłowość przeprowadzonych obliczeń i analiz oraz wniosków. Zostały one aktualnie doliczone i uwzględnione w analizie z przeprowadzonych obliczeń.

Mimo, iż zarówno dla PM_{10} , jak i $\text{PM}_{2,5}$ wartości tła uległy niewielkiej poprawie, to z uwagi na zaostrenie do $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ kryterium $\text{PM}_{2,5}$ dla roku wartość dyspozycyjna dla $\text{PM}_{2,5}$ wynosi 0, co powoduje że wnioski z raportu oś nadal pozostały aktualne, choć przy utrzymującej się tendencji spadkowej obecnie stężenia dopuszczalne na granicy pasa drogowego dla PM_{10} nie będą przekraczane, a dla $\text{PM}_{2,5}$ będą nieznacznie przekraczane, co nie będzie powodować znaczącego oddziaływania.

Ponadto należy zauważyć, że ani autorzy raportu oś, ani organy wydające decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie mogą brać pod uwagę nielegalnych ingerencji w konstrukcję pojazdów. Nie jest możliwe uwzględnienie i obliczenie takiej emisji. Przyjęte wskaźniki i modele obliczeniowe funkcjonują w wielu krajach europejskich. Ponadto zarzut nieprawidłowego pomiaru spalin w samochodach osobowych na terenie Polski jest całkowicie niezwiązany z realizacją przebudowy układu drogowego. Inwestor nie ma wpływu na to jakie pojazdy będą poruszać się po projektowanej drodze. Może tylko zakładać, że są dopuszczone do ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto do „eliminacji” z dróg na terenie Polski samochodów niespełniających norm emisji spalin powołane są odpowiednie służby i urzędy.

Ad. 41

W odpowiedzi na uwagę STE SILESIA, wskazującą na niewystarczające przeanalizowanie zagrożenia dla wód podziemnych, związanego z długotrwałą eksploatacją stacji paliw ORLEN, GDOŚ wyjaśnia, że bezpośrednie podłoże projektowanej inwestycji stanowią grunty nieprzepuszczalne. Ponadto, jak wskazano w raporcie o oś, wody kredowego zbiornika GZWP 336 Niecka Opolska mają tu zwierciadło subartezyjskie (izolowane marglami i łałami marglistymi turonu), poziom wodonośny jest nieciągły i słabo zasobny w wodę, a rejon projektowanej inwestycji znajduje się już w obrębie leja depresji w utworach kredowych, wywołanego eksploatacją otworów studziennych. Piętra zasobniejsze w wodę znajdują się na głębokości od kilkudziesięciu do kilkuset metrów pod przykryciem utworów nieprzepuszczalnych. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż głębokie wykopy realizowane w ramach planowanej inwestycji nie będą miały wpływu na użytkowe poziomy wodonośne. Dodatkowo stacja ORLEN ma od kilku lat wymagane prawem dwupłaszczkowe zbiorniki i systemy zabezpieczania przed awarią z powiadamianiem o ewentualnych wyciekach, odprowadza zebrane i podczyszczone wody opadowe do kanalizacji deszczowej i dysponuje danymi z pomiarów stanu wód gruntowych w piezometrach potwierdzającymi, że nie powoduje zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Ad. 42 i Ad. 43

Ustosunkowując się do uwag STE SILESIA, dotyczących niejasności w wycince drzew kolidujących z wykonaniem przedmiotowej inwestycji, GDOŚ wyjaśnia, że różnica w planowanej wycince pomiędzy wariantem W2 i W3A wynosi 7 sztuk. Nie jest to ilość która mogłaby przesądzić o wyborze wariantu przewidzianego do realizacji. Wycinki drzew w obu wariantach nie dotyczyły drzew i siedlisk chronionych, ani terenów szczególnie cennych przyrodniczo. Ponadto dokumenty złożone wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach spełniały wymagania stawiane tego typu opracowaniom przez ustawę o oś. Dodatkowo tutejszy organ nie uznaje za konieczne wykonanie inwentaryzacji dendrologicznej dla wariantu W2, ponieważ wariant ten nie został przewidziany do realizacji. Teren, na którym będzie realizowane planowane przedsięwzięcie, to śródmiejska strefa osadnicza i obszar swoistej dla takiego miejsca urbanizacji o ograniczonej bioróżnorodności, a szacowana na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wycinka drzew jest porównywalna dla obu wariantów.

Ad. 44

W odpowiedzi na uwagę wskazującą na konieczność ujęcia w ocenie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko również działań inwestycyjnych wykonywanych przez PKP, GDOŚ wskazuje, że – jak to zostało już wyjaśnione we wcześniejszej części uzasadnienia niniejszej decyzji – organ procedujący w sprawie wydania decyzji środowiskowej jest związany przedłożonym w tym zakresie przez inwestora wnioskiem oraz ograniczony przedmiotowo w prowadzonym postępowaniu do zamierzenia inwestycyjnego wskazanego właśnie w tym podaniu. Ocena oddziaływania na środowisko jest procedurą przeprowadzaną w ramach postępowania zmierzającego do wydania rozstrzygnięcia administracyjnego dla konkretnej inwestycji, realizowanej w ściśle określonym przez inwestora zakresie rzeczowym, według przyjętego dla niej harmonogramu. Nie ma zatem możliwości, by w sposób bezpośredni ująć w tej procedurze inne zamierzenia inwestycyjne, realizowane przez inne podmioty, na dodatek być może w odmiennej perspektywie czasowej, w sytuacji, gdy podmioty te nie kooperują z inwestorem i nie występują z nim wspólnie o wydanie decyzji środowiskowej. Każdy inwestor (w tym przypadku

Miejski Zarząd Dróg w Opolu) ma prawo samodzielnie wyznaczać sobie kierunki i zakres działań inwestycyjnych oraz uzyskiwać dla swoich projektów niezbędne decyzje czy uzgodnienia. Niemniej – co wynika z celów i założeń oceny oddziaływania na środowisko – przy analizie uciążliwości konkretnego przedsięwzięcia, by zrobić to trafnie i rzetelnie, bierze się pod uwagę efekt kumulacji oddziaływań tego zamierzenia z oddziaływaniami innej inwestycji, generującej uciążliwości o podobnym charakterze, występujące w tym samym czasie na tym samym obszarze. Podobnie rzecz się ma w przypadku rozbudowy układu komunikacyjnego w pobliżu dworca kolejowego „Opole-Wschód”. W odniesieniu do tego przedsięwzięcia w sposób kompletny i poprawny przeanalizowany na kartach raportu o oś i jego uzupełnień efekt kumulacji oddziaływań pochodzących z ruchu pojazdów samochodowych oraz tych znajdujących swe źródło w bieżącej eksploatacji pobliskiej infrastruktury kolejowej. Warto dodać, że wśród ustalonych dla analizowanego przedsięwzięcia warunków jego eksploatacji jest wskazanie obligujące inwestora do sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływań akustycznych z uwzględnieniem kumulacji oddziaływań drogowych i kolejowych.

Ad. 45

Ustosunkowując się do uwagi STE SILESIA, wskazującej, że ze względu na bliskość realizacji planowanego przedsięwzięcia z istniejącą linią kolejową naruszone zostaną przepisy dotyczące realizacji budynków i budowli w pobliżu terenów kolejowych, GDOŚ informuje, że niezbędnych w tym zakresie wyjaśnień udzielił powyżej, odpowiadając na uwagę nr 31.

Ad. 46

Odpowiadając na uwagę wskazującą, że w raporcie o oś nie opisano w jaki sposób zostanie zrealizowany budynek socjalny zlokalizowany przy planowanej pętli autobusowej, GDOŚ wyjaśnia, że rzeczony budynek realizowany będzie na podstawie odrębnego opracowania i nie jest objęty przedmiotową decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 47

Do uwagi wskazującej na nieuwzględnienie w decyzji środowiskowej działki o nr ew. 161, wymienionej w ZRID, tutejszy organ ustosunkował się odpowiadając na uwagę nr 15.

Ad. 48

Do uwagi wskazującej na przyjęcie błędnych założeń do analizy skumulowanego oddziaływania akustycznego, tutejszy organ ustosunkował się odpowiadając na uwagę nr 17.

Ad. 49

Do uwagi wskazującej na brak zasadności wykonania części ekranów akustycznych w związku ze zmianą kwalifikacji terenu, tutejszy organ ustosunkował się odpowiadając na uwagę nr 25.

Ad. 50

Do uwagi wskazującej na możliwość negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na bloki przy ul. Tatrzańskiej, tutejszy organ ustosunkował się odpowiadając na uwagę nr 28.

Ad. 51

Odnosząc się do zastrzeżenia STE SILESIA, wskazującego, że w raporcie o oś nie doszacowano wpływu na budynki przy ul. Oleskiej 39, 41, 43 i 57, tutejszy organ wyjaśnia, że ze względu na możliwą konieczność zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych w rejonie budynków przy ul. Oleskiej 39, 41, 43, zostanie wykonana analiza porealizacyjna, o której mowa w pkt 3 sentencji niniejszej decyzji. Jeden z punktów pomiarowych zlokalizowany zostanie właśnie na wysokości ww. budynków. Natomiast budynek przy ul. Oleskiej 57 położony jest poza terenem

realizacji planowanego przedsięwzięcie wzdłuż ulicy Oleskiej. W związku z tym nie ma podstaw do stwierdzenia, że planowane przedsięwzięcie będzie miało negatywny wpływ na ww. budynek.

Ad. 52

Do uwagi wskazującej na nierealność wyników modelowania rozprzestrzeniania się substancji zanieczyszczających w powietrzu, tutejszy organ ustosunkował się odpowiadając na uwagi nr 39 i nr 40.

Ad. 53

W odpowiedzi na uwagę STE SILESIA, wskazującą, że raport ooś w niewystarczający sposób odnosi się do wpływu inwestycji na zabytki, w tym w szczególności na dworzec kolejowy Opole-Wschód, GDOŚ stwierdza, że rzeczony dokument zwiera wymagane prawem – wskazywane w art. 66 ustawy ooś – treści w zakresie oceny wpływu przedmiotowej inwestycji na zabytki. Analiza w tym zakresie – odpowiadająca stopniem swojej szczegółowości prawdopodobieństwu oddziaływania na obiekty zabytkowe – zawiera się w szczególności w rozdziale 5 pt. *Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* oraz w rozdziale 7.9 pt. *Zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego* z raportu ooś z sierpnia 2016 r., a także w rozdziale 5 pt. *Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* i w rozdziale 7.10 pt. *Zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego* z uzupełnienia raportu ooś z kwietnia 2020 r. Poza tym, o czym nie wolno zapominać analizując w kontekście ochrony zabytków całość zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, kwestie tej ochrony są również konstytuowane przez wskazania OWKZ, zawarte w pismach tego organu załączonych do raportu ooś. Więcej informacji w tym zakresie tutejszy organ zawarł we wcześniejszej części uzasadnienia niniejszej decyzji w odpowiedzi na zarzut nr 7.

Ad. 54

W odpowiedzi na uwagę STE SILESIA, sugerującą, że na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko powinno nastąpić ponowne uzgodnienie warunków realizacji z Dyrektorem RZGW, tutejszy organ wskazuje, że do kwestii udziału organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej w toczącym się postępowaniu ustosunkował się we wcześniejszej części uzasadnienia niniejszej decyzji. Konkludując to zagadnienie GDOŚ wyjaśnia, że w świetle aktualnych unormowań prawnych w przedmiotowej sprawie zastosowanie mają przepisy ustawy ooś obowiązujące przed 1 stycznia 2018 r., kiedy to nie było obowiązku uzyskiwania stanowiska Dyrektora RZGW. Zbędne jest zatem i nieuprawnione występowanie do wzmiankowanego organu w ramach współdecyzyjności.

Odpowiadając na ostatni z zarzutów STE SILESIA –sugerujący na podstawie lektury artykułów prasowych, że inwestor planuje poszerzenie ulicy Oleskiej (w miejscu przecięcia z linią kolejową), które nie jest uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, GDOŚ wyjaśnia, że zarówno RDOŚ w Opolu, jak i tutejszy organ, w swoich analizach opierają się na zebranej w sprawie dokumentacji, w tym raporcie ooś i jego uzupełnieniach, a nie na artykułach prasowych. Zdaniem GDOŚ treść i zakres przedmiotowy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach korespondują w pełni z zebraniem w sprawie materiałem dowodowym. Kompetencje GDOŚ wymienione w art. 127 ust. 1 ustawy ooś nie obejmują możliwości kontroli procesu inwestycyjnego prowadzonego przez inwestora. Ewentualne różnice w zakresie rzeczowym inwestycji objętej ustaleniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i tej

poddanej realizacji powinny być przedmiotem weryfikacji przez właściwy organ nadzoru budowlanego.

Podsumowując, organ odwoławczy na podstawie analizy zgromadzonego materiału dowodowego rozpatrzył sprawę w pełnym zakresie, co do okoliczności faktycznych i prawnych. Mając na uwadze argumenty przedstawione w powyższym uzasadnieniu, a także po wnikliwym zbadaniu poprawności postępowania przeprowadzonego przez organ I instancji, orzeczono jak w sentencji. GDOŚ uchylił pkt I.2.20, I.2.26 oraz III sentencji zaskarżonej decyzji RDOŚ w Opolu z dnia 2 grudnia 2016 r., znak: WOO.4210.2.2016.JGD.15, a także załącznik do tego rozstrzygnięcia i orzekł co do istoty sprawy. W pozostałej części, po stwierdzeniu braku uchybień i naruszeń prawa, organ odwoławczy utrzymał ww. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w mocy.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji. Niniejsza decyzja jest ostateczna w administracyjnym toku instancji.

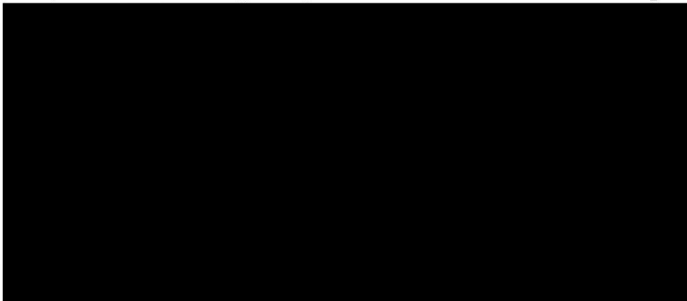
- Strona może wnieść skargę na niniejszą decyzję do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, zgodnie z art. 52 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – *Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, ze zm., zwanej dalej „ustawą ppsa”), za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (art. 54 § 1 ustawy ppsa), w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji zgodnie z art. 53 § 1 ustawy ppsa.
- Wnosząc skargę na niniejszą decyzję strona, zgodnie z art. 230 ustawy ppsa, obowiązana jest do uiszczenia wpisu od skargi w kwocie 200 zł. Strona, co wynika z art. 239 ustawy ppsa, może być zwolniona z obowiązku uiszczenia kosztów sądowych.
- Stronie, zgodnie z art. 243 ustawy ppsa, może być przyznane, na jej wniosek, prawo pomocy. Wniosek ten wolny jest od opłat sądowych.



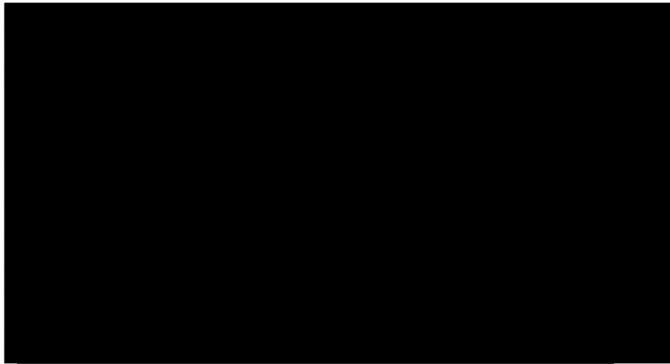
Otrzymują:

1. Miejski Zarząd Dróg w Opolu, ul. Firmowa 1; 45-594 Opole;

- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.



- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.
- 19.
- 20.
- 21.



22. Stowarzyszenie rowerowe Piasta Opole, ul. Morysa 2; 45-707 Opole;
23. Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych SILESIA, za pośrednictwem platformy ePUAP;
24. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
25. aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Opolu, ul. Firmowa 1; 45-594 Opole;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opolu, ul. Krakowska 51; 45-018 Opole.