



proGEO



RAPORT

o oddziaływaniu na środowisko

Przedsięwzięcie: **budowa Mostu Wschodniego we Wrocławiu**

Inwestor: **Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.**

Wykonawca : **Biprogeo Projekt Sp. z o.o. Wrocław**

Podwykonawca w zakresie raportu: **proGEO sp. z o.o. Wrocław**

przy współpracy:

- Via Naturae Wrocław
- ProSilence Opole
- EcoLex Krotoszyn
- Nyctalus Tarnów



proGEO



RAPORT **o oddziaływaniu na środowisko**

Podstawa prawna:

Ustawa

z dnia 3 października 2008 r.

**o udostępnianiu informacji o środowisko i jego ochronie, udziale
społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach
oddziaływania na środowisko**

Dz.U z 2008 r. Nr 199 poz. 1227

zakres raportu określa Art. 66.ust. 1 ustawy



PYTANIE 1

Uwaga:

Brak analizy i oceny możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności w odniesieniu do kompleksu Hali Stulecia wraz z otuliną (Ogród Zoologiczny, cały Park Szczytnicki, osiedle Szczytniki, Dąbie), wpisanego na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, jak również w stosunku do Hali Stulecia wraz z Ogrodem Japońskim i częścią Parku Szczytnickiego uznanego za pomnik historii rozporządzeniem Prezydenta RP z dnia 13 kwietnia 2005 roku.

Wnosimy o:

- **przeprowadzenie szczegółowej analizy oddziaływania na obiekty jak wyżej.**

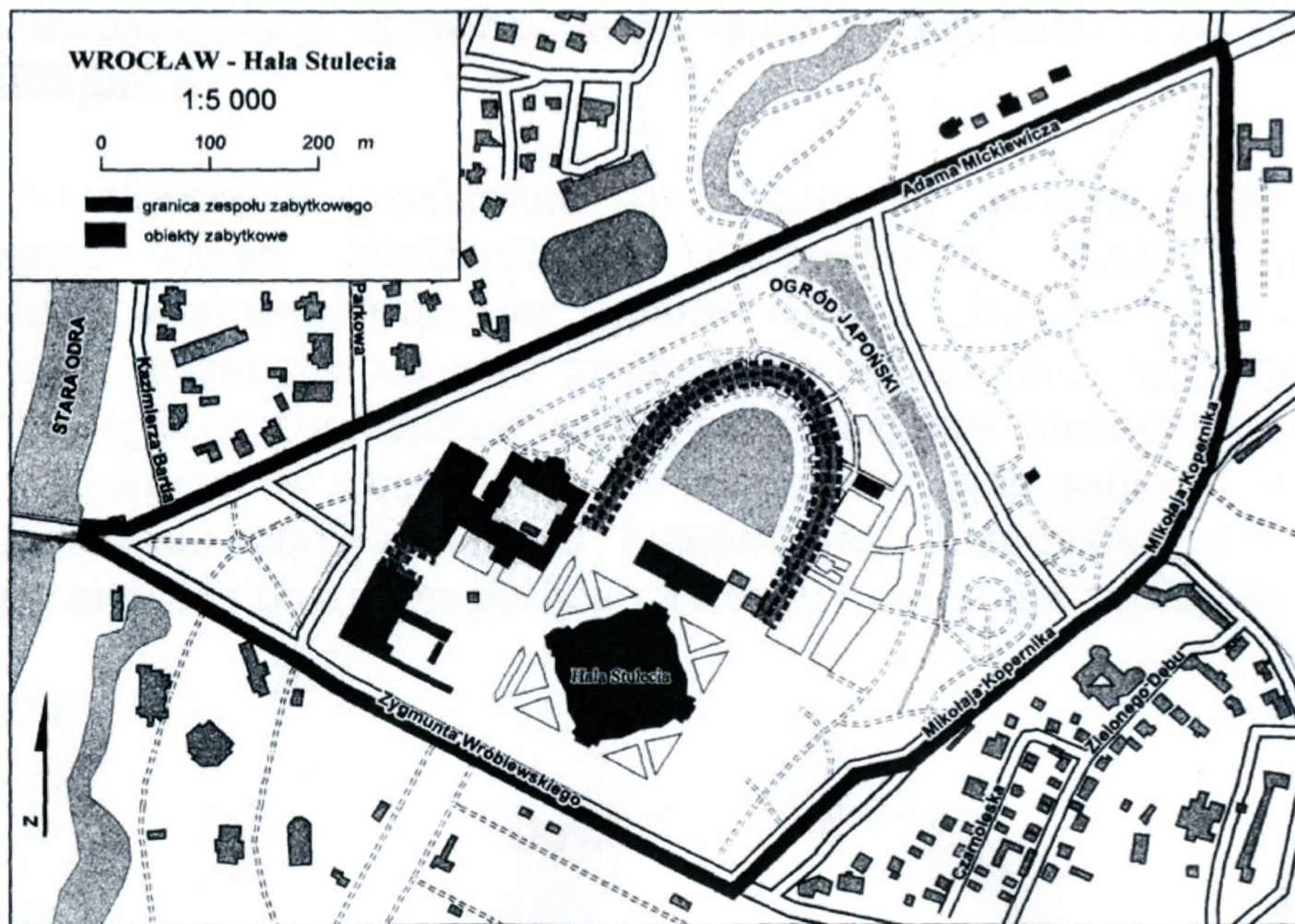


proGEO



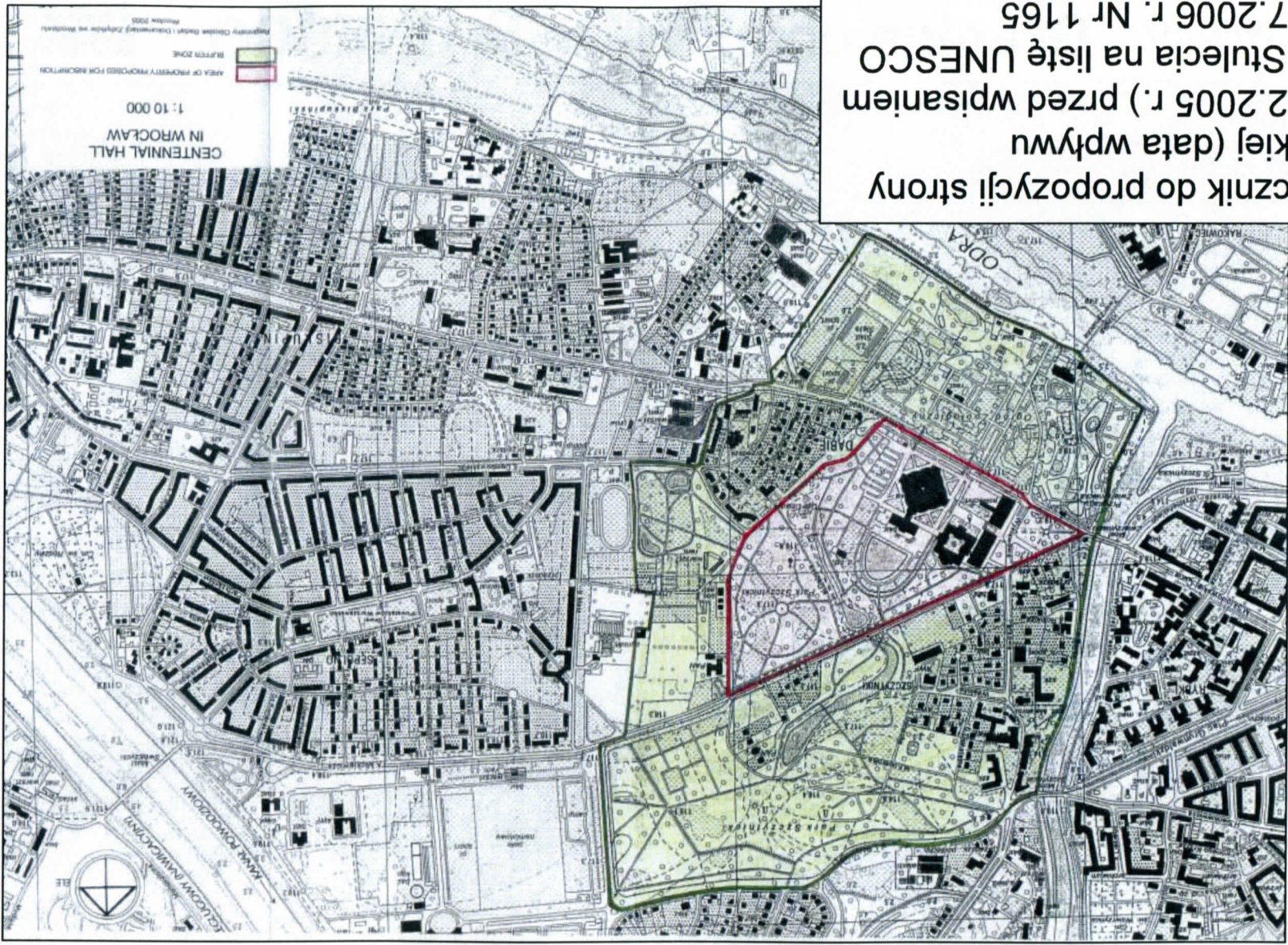
Granica zespołu zabytkowego

Załącznik do rozporządzenia Prezydenta
Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 kwietnia
2005 r. (poz. 570)



BIPROGEO4-PROJEKT Sp. z o.o.
PROJEKTANT

mgr Inż. Jarosław Bada

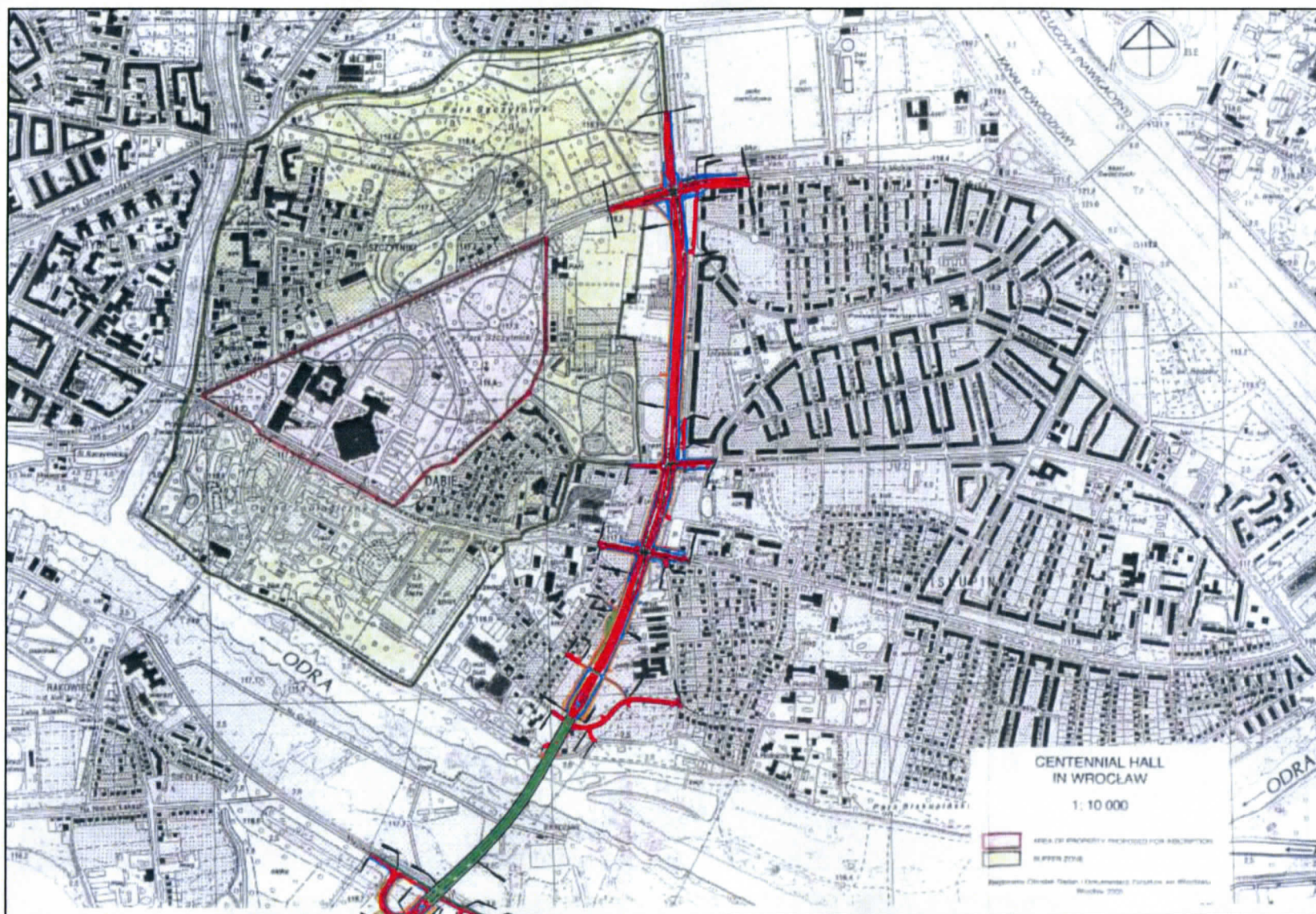


załącznik do propozycji strony
polskiej (data wpływu
13.12.2005 r.) przed wpisaniem
Hali Stulecia na listę UNESCO
17.07.2006 r. Nr 1165



proGEO

Granica obiektu – lista UNESCO





Projekt mpzp przesłanego do UNESCO

załącznik do propozycji
strony polskiej (data wpływu
13.12.2005 r.) przed
wpisaniem Hali Stulecia na
listę UNESCO

Mapa akustyczna (fragment)



Mapa akustyczna rejonu projektowanej al. Wielkiej Wyspy – fragment pomiędzy rzeką Odrą a ul. Mickiewicza. Pora dzienna. (wg mapy akustycznej Wrocławia)



PYTANIE 1 – odpowiedź

Podstawowym celem inwestycji, oprócz oczywistej poprawy płynności komunikacyjnej, jest **odciążenie obszarów i obiektów chronionych** położonych na terenie Wielkiej Wyspy i w konsekwencji **ochrona** Hali Stulecia wraz z Parkiem Szczytnickim.

Pomnik historii: **Hala Stulecia** wraz z Ogrodem Japońskim i fragmentem Parku Szczytnickiego, powołany rozporządzeniem Prezydenta RP, zlokalizowany jest 400 m od planowanej drogi i ograniczony jest ulicami Mickiewicza, Wróblewskiego, Kopernika (włącznie z tymi ulicami!). Budowa drogi w sposób istotny przyczyni się do odciążenia ruchu, a tym samym uciążliwości, w granicach ww. strefy ochronnej, tj. wzdłuż ulic Wróblewskiego i Olszewskiego oraz Mickiewicza (*np. według prognoz ruch zmaleje o około 35% na ul. Wróblewskiego, co przekłada się na zmniejszenie poziomu hałasu w sąsiedztwie drogi o 2,0 dB, a na ul. Mickiewicza ruch zmaleje o około 52%, co przekłada się na zmniejszenie poziomu hałasu w sąsiedztwie drogi o 3,4 dB*).

Z uwagi jednak na duże oddalenie od drogi (np. pomnik historii ok. 400m, Hala Stulecia ok. 700 m, Ogród Zoologiczny ok. 450m, zabudowa Osiedla Szczytniki pow.300m, Ogród Japoński ok. 600 m) oraz oddziaływanie inwestycji mieszczące się w większości w jej liniach rozgraniczających, uznano że **stan środowiska** w rejonie tych obiektów **nie ulegnie pogorszeniu**.

PYTANIE 2

Uwaga:

Ze względu na rangę wyżej wymienionych obiektów przedmiotowa decyzja powinna być wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zgodnie z artykułem 75 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym wnosimy o:

- przekazanie przedmiotowej sprawy do właściwego organu.



PYTANIE 2 - odpowiedź

Pierwszym organem do którego został złożony w dniu 26.06.2009 r. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia był Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu. Organ ten po zapoznaniu się z wnioskiem, uznał **Postanowieniem** z dnia 7 lipca 2009 r. (znak RDOŚ-02-WOOŚ-6613-1/65/09/mp), że nie jest władnym do wydania decyzji i **przekazał sprawę Prezydentowi Wrocławia** do załatwienia zgodnie z kompetencjami, zgodnie z art. 75 ust 1 ustawy z dn. 3.10.2008 r.

RDOŚ jest organem ochrony środowiska właściwym w przedmiocie uzgodnienia warunków środowiskowych.



PYTANIE 3

Uwaga:

Brak analizy i oceny możliwych szkód, zagrożeń i skażenia terenów wodonośnych Wrocławia znajdujących się w bezpośrednim oddziaływaniu planowanej inwestycji, w kontekście:

- zagrożenie skażenia ujęć wodnych dla 80% mieszkańców Wrocławia w wyniku aktu terrorystycznego (np. skażenia chemiczne, radioaktywne i inne)
- zanieczyszczenia terenów wodonośnych przez masową emisję spalin i zawartych w nich substancji wysokotoksycznych, wymienionych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko z grudnia 2009 r., opadających na tereny ujęć wody pitnej dla 80% mieszkańców miasta Wrocławia,
- skażenia terenów wodonośnych w wyniku katastrofy komunikacyjnej i przedostaniu się substancji toksycznych do ujęć wody pitnej dla miasta Wrocławia (opisane w art.3 pkt.23 Ustawy prawo ochrony środowiska pod nazwą Poważnej Awarii).

W związku z powyższym wnosimy o:

- przeprowadzenie szczegółowej analizy i konsultacji z odpowiednimi organami i służbami.



PYTANIE 3 - odpowiedź

Proponowane do realizacji rozwiązania dotyczące przekroczenia mostowego rzek Oławy i Odry oraz rozwiązania sposobu odwodnienia trasy i zabezpieczenia przed potencjalnym zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i podziemnych, uzyskały pozytywne opinie następujących organów:

- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu,
- Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Wrocławiu,
- Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji we Wrocławiu,
- Zarząd Zieleni Miejskiej we Wrocławiu.

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach wodonośnych. Strefa ochrony bezpośredniej ujęcia wody pitnej dla miasta Wrocławia zatwierdzona decyzją Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu z dnia 31.03.1974 r. (znak RLS/GW/II/053/17/74) znajduje się w odległości ok. 450 m od osi drogi głównej, przy czym najbliższa granica terenu na którym zlokalizowane są stawy infiltracyjne i studnie poborowe leży ok. 800 m od najdalej wysuniętego fragmentu drogi (węzeł przy ul. Międzyrzeckiej). Trasa przebiega natomiast na odcinku 1,1 km w strefie ochrony pośredniej wewnętrznej. Z uwagi na ten fakt system odprowadzania wód opadowych i roztopowych został specjalnie zaprojektowany w taki sposób, aby nie spływały one do rzeki Oławy lub jej dopływów. Warto tutaj dodać, że ujęcia wody (tereny wodonośne) znajdują się powyżej planowanej drogi. Dodatkowo zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu planowaną inwestycją nie będą mogły się poruszać pojazdy przewożące toksyczne środki przemysłowe (TSP). Odniesienie do poważnej awarii - rozdz. 7.16 Raportu (str. 74-75).

PYTANIE 4

Uwaga:

Brak opracowania planu awaryjnego zaopatrzenia w wodę pitną miasta Wrocławia w przypadkach wymienionych w pkt. 3 niniejszego pisma.

Wnosimy o:

Opracowanie i przedstawienie awaryjnego planu zaopatrzenia w wodę pitną Wrocławia w przypadkach wymienionych w pkt. 3 niniejszego pisma.



PYTANIE 4 - odpowiedź

Uzyskano decyzje z odpowiednimi instytucjami i urzędami.

Sporządzenie planu awaryjnego zaopatrzenia w wodę pitną miasta Wrocławia nie leży w zakresie kompetencji Wnioskodawcy (Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.) oraz w zakresie Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

PYTANIE 5

Uwaga:

Brak w Raporcie uwzględnienia alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych omijających tereny wodonośne i ujęć wody pitnej dla Wrocławia.

Wnosimy o:

Wykonanie alternatywnego przebiegu trasy wraz z opracowaniem niezbędnej analizy porównawczej skutków oddziaływania inwestycji.

PYTANIE 5

Uwaga:

Brak w Raporcie uwzględnienia alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych omijających tereny wodonośne i ujęć wody pitnej dla Wrocławia.

Wnosimy o:

Wykonanie alternatywnego przebiegu trasy wraz z opracowaniem niezbędnej analizy porównawczej skutków oddziaływania inwestycji.



PYTANIE 5 - odpowiedź

Z uwagi na granice obszaru ochrony bezpośredniej ujęcia wody dla miasta Wrocławia sięgające od Bierdzan aż do Siechnic, oraz strefy ochrony pośredniej wewnętrznej sięgającej jeszcze dalej w kierunku Oławy, zlokalizowanie przeprawy przez rzekę Odrę dalej na wschód jest niemożliwe.

Wybrane do realizacji połączenie ul. Krakowskiej z Wielką Wyspą jest najkorzystniejsze dla środowiska (vide odpowiedź na pyt. 3).

Szczegółowy opis wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska przedstawiono w rozdz. 9.2. i 9.3. Raportu (str. 91-98).



PYTANIE 6

Uwaga:

Podanie w Raporcie nierzeczywistych, celowo zaniżonych danych o natężeniach ruchu, poziomach emisji spalin i hałasu w trakcie użytkowania przedmiotowej inwestycji.

Wniosek:

Zlecenie niezależnej firmie zewnętrznej spoza terenu Dolnego Śląska przeprowadzenia stosownych analiz dotyczących wyżej wymienionych parametrów.



PYTANIE 6 - odpowiedź

W uwadze nie ma przesłanek merytorycznych, które umożliwiałyby postawienie tezy o nierzeczywistych i celowo zaniżonych obliczeniach natężenia ruchu, emisji spalin i hałasu.

Analizę oddziaływania akustycznego opracowano w oparciu o prognozę ruchu przygotowaną przez dr inż. Macieja Kruszyńkę, prognoza opracowania we wrześniu 2009 metodą modelowania ruchu przy użyciu programu VISUM. Analizę oddziaływania akustycznego przeprowadzono w oparciu o metodę „NMPB-Routes - 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6”. Moc akustyczna dróg została określona w oparciu o metodę „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”. Metody te zostały wskazane w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002r. *odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku* w załączniku II *Metody oceny wskaźników hałasu*. **Brak jest podstaw do kwestionowania wybranej metody analizy.**



PYTANIE 6 – odpowiedź cd.

Analiza oddziaływania w zakresie emisji substancji do powietrza została oparta na prognozie natężenia ruchu. Struktura pojazdów w analizowanych horyzontach czasowych pochodzi z opracowania pn. "Metoda prognozowania emisji zanieczyszczeń powietrza od pojazdów - model i program komputerowy COPERT III" opracowanej przez Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o. z Krakowa na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (są to dane z GUS). Opracowanie to jest powszechnie stosowane w obliczeniach stężeń substancji w horyzontach czasowych. Obliczone wielkości emisji substancji do powietrza wynikają bezpośrednio z wyżej wyszczególnionych parametrów zatem **nie ma podstaw, aby je kwestionować**. W analizie, zgodnie z metodyką referencyjną uwzględniono aktualne tło zanieczyszczeń powietrza **na podstawie danych przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu**.



PYTANIE 6 – odpowiedź cd.

Analiza oddziaływania w zakresie emisji substancji do powietrza została oparta na prognozie natężenia ruchu. Struktura pojazdów w analizowanych horyzontach czasowych pochodzi z opracowania pn. "Metoda prognozowania emisji zanieczyszczeń powietrza od pojazdów - model i program komputerowy COPERT III" opracowanej przez Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o. z Krakowa na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (są to dane z GUS). Opracowanie to jest powszechnie stosowane w obliczeniach stężeń substancji w horyzontach czasowych. Obliczone wielkości emisji substancji do powietrza wynikają bezpośrednio z wyżej wyszczególnionych parametrów zatem **nie ma podstaw, aby je kwestionować**. W analizie, zgodnie z metodyką referencyjną uwzględniono aktualne tło zanieczyszczeń powietrza **na podstawie danych przekazanych przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu**.



PYTANIE 7

Uwaga:

Brak szczegółowego uzasadnienia wyboru wariantu przebiegu projektowanej trasy w kontekście wariantów: 2L i 3L, i opracowania dla nich osobnych raportów o oddziaływaniu na środowisko.

Wniosek:

Zlecenie wykonania raportów o oddziaływaniu na środowisko wariantów 2L i 3L oraz przeprowadzenia szczegółowej analizy porównawczej dla wszystkich wymienionych w przedmiotowym raporcie wariantów.



PYTANIE 7 - odpowiedź

Analiza rozważanych wariantów planowanej inwestycji wraz z wyborem wariantu najkorzystniejszego dla środowiska oraz m.in. wariantów 2L i 3L została opisana w punkcie 9 raportu.

Zgodnie z zapisami art. 74 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. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami) **dla jednego przedsięwzięcia wykonuje się jeden raport**, który dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (obligatoryjnie lub po nałożeniu takiej konieczności przez organ) co oznacza, że nie wykonuje się osobnych raportów dla każdego z wariantów inwestycji.

Przyczyny odrzucenia wariantów 2L i 3L podano w rozdz. 9.2. raportu str. 92-93.



PYTANIE 8

Uwaga:

Nieujawnienie do publicznej wiadomości opinii miejskiego konserwatora zabytków (zał. Nr 9 do Raportu) jest ustawowo nieuzasadnione. Dane chronione powinny być ukryte, pozostała treść opinii podana do publicznej wiadomości ze względu na unikalny charakter miejsca lokalizacji inwestycji w obrębie zabytkowych zespołów urbanistycznych Biskupina, Sępolna, Zalesia, a w szczególności Dziedzictwa Światowego wpisanego na listę UNESCO, a zawierającego w sobie Halę Stulecia, Ogród Japoński, cały Park Szczytnicki, osiedla Szczytniki, Dąbie.

Brak opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dotyczącej planowanej inwestycji z uwagi na rangę Dziedzictwa Światowego UNESCO! Brak konsultacji autorów projektu i aprobaty ze strony UNESCO i ICOMOS-u w kontekście możliwości utraty statutu Dziedzictwa Światowego (jednego z 13 w Polsce) i wykreślenia z listy UNESCO (patrz przykład Drezna).

Wniosek:

- ujawnienie opinii miejskiego konserwatora zabytków,
- uzupełnienie wszystkich brakujących opinii i aprobat



PYTANIE 8 - odpowiedź

Raport udostępniony do **publicznego wglądu** w Wydziale Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miejskiego zawiera załącznik 9 – opinię Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu.

Do raportu są także dołączone uzgodnienia poczynione z organem władnym do wydania zaleceń konserwatorskich - Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (załączniki 10a i 10b).

Inwestycja **nie przecina granicy zespołu zabytkowego** Hali Stulecia, zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 13 kwietnia 2005 r. (Dz.U. z 2005, Nr 64 poz. 570). Z założenia inwestycja ma na celu **odciążenie ulic** Wróblewskiego, Mickiewicza, Wystawowej znajdujących się bezpośrednio w granicy zespołu zabytkowego. Na tym etapie inwestycyjnym uzyskano wszystkie wymagane przepisami **decyzje i uzgodnienia**.

Nadmienić należy, że strona polska w dokumencie złożonym w celu umieszczenia Hali Stulecia na liście UNESCO dołączyła m.in. załączniki przedstawiające przebieg planowanej drogi. Droga nie przecina strefy zabytkowej, a także proponowanej strefy buforowej wokół obiektu. Wobec powyższego nie można porównywać planowanej inwestycji z budową ingerującą bezpośrednio w historyczny krajobraz doliny Łaby w Dreźnie.



PYTANIE 9

Uwaga:

Zaniżenie wartości natężenia ruchu (wg autorów Raportu ilość przemieszczających się pojazdów w tej części miasta po realizacji inwestycji spadnie).

Wniosek:

Zlecenie niezależnej firmie zewnętrznej spoza terenu Dolnego Śląska przeprowadzenia stosownej analizy natężenia ruchu na skutek planowanej inwestycji.



PYTANIE 9 - odpowiedź

Prognoza ruchu dla niniejszej inwestycji została przygotowana przez dr inż. Macieja Kruszyne, prognoza opracowania we wrześniu 2009 metodą modelowania ruchu przy użyciu programu VISUM. Autorzy Raportu opierali się na danych dotyczących prognozy ruchu, pochodzących z niezależnych źródeł – nie są oni autorami prognozy ruchu i nie mają podstaw do kwestionowania jej jakości – vide odpowiedź na pytanie 3.



PYTANIE 10

Uwaga:

Brak kompleksowej analizy dotyczącej rozładowania ruchu powstałego na skutek planowanej inwestycji w obrębie Wielkiej Wyspy, a w szczególności ulic: Paderewskiego, Różyckiego, Moniuszki i Śniadeckich.

Wniosek:

- przygotowanie szczegółowej analizy wzmożonego ruchu na wyżej wymienionych ulicach i jego wpływu na środowisko.



PYTANIE 10 - odpowiedź

Kompleksowe potoki ruchu na poszczególnych ulicach zawarte są w modelowej prognozie ruchu.

Rozwiązania geometryczne ul. Paderewskiego (zgodnie z wymogami Urzędu Miasta) powodują tłumienie ruchu.



PYTANIE 11

Uwaga:

Brak analizy oddziaływania wibracji na zabytkowe budynki zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej inwestycji (brak łąw fundamentowych w zabytkowych obiektach).

Wniosek:

Przygotowanie stosownych ekspertyz budowlanych, konstrukcyjnych i konserwatorskich oraz rozwiązań zabezpieczających opracowanych przez niezależnych, uprawnionych rzeczoznawców.

Opracowanie programu odszkodowawczego w wypadku powstałych szkód w kontekście wszelkich możliwych roszczeń ze wskazaniem źródła ich finansowania.



PYTANIE 11 - odpowiedź

Analiza oddziaływania w zakresie wibracji została przeprowadzona w rozdziale 13 załącznika 2 do Raportu.

Z analizy tej wynika, iż prognozowana amplituda drgań w rejonie zabudowy nie spowoduje zagrożenia dla mieszkańców (nie będzie przez nich dostrzegalna), a tym bardziej nie spowoduje zagrożenia dla budynków.

Należy nadmienić, iż przepisy w zakresie ochrony środowiska nie normują oddziaływań w zakresie drgań, mimo to analiza taka została wykonana w kontekście planowanej inwestycji.

W związku z powyższym nie ma podstaw do opracowania programu odszkodowawczego.



PYTANIE 12

Uwaga:

Brak jakichkolwiek rozwiązań dotyczących ciągów pieszych przecinających planowaną trasę w kontekście ich dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Wniosek:

Dostosowanie planowanej inwestycji do obowiązującego ustawodawstwa w tym zakresie, polskiego i unijnego.



PYTANIE 12 - odpowiedź

Wszystkie przejścia dla pieszych będą wyposażone w niezbędne urządzenia dla zapewnienia dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Szczegółowe rozwiązania zawarte są w projektach budowlanych zgodnie z Ustawą Prawo Budowlane i nie podlegają opisowi w Raporcie.

Zarzut o niezgodności rozwiązań z przepisami bezpodstawny.



PYTANIE 13

Uwaga:

Brak analizy wpływu masowej wycinki drzewostanu Lasu Rakowieckiego na jego ekosystem oraz opracowania planu kompensacji przyrodniczej zgodnie z art. 3 pkt. 8 Ustawy prawo ochrony środowiska celem przywrócenia równowagi przyrodniczej i wyrównania szkód w trakcie i na skutek planowanej inwestycji.

Wniosek:

Przedstawienie stosownej analizy i planu kompensacji przyrodniczej w odniesieniu jak wyżej.



PYTANIE 13 - odpowiedź

Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Jednakże w celu zmniejszenia efektu barierowego planowanej drogi i mostów poprzez ewentualne upośledzenie roli korytarza ekologicznego doliny Odry oraz w celu zmniejszenia zagrożenia dla różnorodności biologicznej, w uzgodnieniu z RDOŚ uszczegółowiono działania minimalizujące i kompensacyjne. Uszczegółowienie przekazano w dn. 01.04.2010 r.

Uwaga: art. 3 POŚ obejmuje definicje.



PYTANIE 14

Uwaga:

Brak wyczerpującego i rzetelnego raportu na temat niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji na siedliska chronionej ustawowo fauny i flory

Wniosek:

Opracowanie nowego raportu dotyczącego powyższego oddziaływania przez zespół spoza województwa dolnośląskiego.



PYTANIE 14 - odpowiedź

Brak uzasadnienia merytorycznego pytania.

Pełna wersja analizy znajduje się w zał. nr 4 do raportu.

Żądanie zlecenia analizy firmie spoza terenu Dolnego Śląska jest niezgodne z obowiązującymi przepisami ustawy o zamówieniach publicznych.



PYTANIE 15

Uwaga:

Brak raportu dotyczącego generowania przez obiekt mostowy uciążliwych fal akustycznych pod wpływem przemieszczających się mas powietrza w różnych porach roku oraz skutków oddziaływania na środowiska fauny i flory.

Wniosek:

Wykonać przedmiotowy raport z uwzględnieniem badań modelowych w tunelu aerodynamicznym.



PYTANIE 15 - odpowiedź

Planowana do realizacji konstrukcja mostu jest **rozwiązaniem typowym** stosowanym także w innych miejscach kraju.

Nie jest to zatem konstrukcja nowatorska wymagająca przeprowadzenia specjalistycznych badań, m.in. w tunelach aerodynamicznych. Badania w tunelu aerodynamicznym służą do sprawdzania nowatorskich konstrukcji pod względem wytrzymałości konstrukcji mostowej.

Nadmieniamy jednocześnie, iż dobór konstrukcji był analizowany na wcześniejszych etapach planowania inwestycji (w tym po konsultacjach z przyrodnikami), podczas których zrezygnowano z wyboru konstrukcji podwieszanej (z zastosowaniem want i wysokich pylonów).



PYTANIE 16

Uwaga:

Brak raportu dotyczącego zaburzeń warunków hydrogeologicznych na skutek planowanej inwestycji, a w szczególności w odniesieniu do zespołu Parku Szczytnickiego.

Wniosek:

Sporządzić właściwy raport.



PYTANIE 16 - odpowiedź

Elementy oceny wpływu inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne **są ujęte** w punkcie 7.8 raportu, wyłożonego do publicznego wglądu w trakcie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z brakiem planowanych głębokich wykopów stałych (ok. 1m) oraz zaleganiem pierwszego zwierciadła wody podziemnej na poziomie 1,5-4,0 m p.p.t **nie przewiduje się zaburzenia** warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji.

Jak już wcześniej wspomniano (odpowiedź na uwagę 3) sposób rozwiązania kwestii odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu drogi został **uzgodniony** z właściwymi organami.



PYTANIE 17

Uwaga:

Zaśmiecanie środowiska światłem generowanym przez projektowane oświetlenie trasy i ruch pojazdów w kontekście wytycznych Unii Europejskiej oraz negatywnego wpływu na faunę, a w szczególności na gatunki chronione – nietoperze.

Wniosek:

Wykazanie możliwości dostosowania iluminacji obiektu i ruchu w zakresie wytycznych Unii Europejskiej.



PYTANIE 17 - odpowiedź

Wytyczne do odpowiedniego oświetlenia ulic oraz przeprawy mostowej są zawarte w załączniku 4 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z zaleceniami na wysokości przebiegu obwodnicy przez Las Rakowiecki należy zapewnić odpowiednie ułożenie punktów świetlnych, tak by nie emitowały światła rozproszonego o dużej emisji UV. Oświetlenie drogowe wzdłuż mostów nad Odrą i Oławą powinno bazować na lampach sodowo niskociśnieniowych (SOX), o niskiej wartości promieniowania UV, które w minimalnym stopniu zwabiać będzie owady stanowiące żerowisko nietoperzy (m.in. dla ochrony mopka i 3 gatunków mroczków będących przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 „Grądy w dolinie Odry”).



proGEO



PYTANIE 18

Uwaga:

Brak analiz wpływu inwestycji na przewietrzanie zabytkowej zabudowy Wielkiej Wyspy oraz zabytkowych kompleksów zieleni.

Wniosek:

Wykonanie właściwych analiz.



PYTANIE 18 - odpowiedź

Modelowanie matematyczne rozprzestrzenienia się substancji w powietrzu zostało przeprowadzone z uwzględnieniem następujących danych meteorologicznych:

- statystyki stanów równowagi atmosfery, prędkości i kierunków wiatru (róża wiatrów),
- średniej temperatury powietrza dla okresu obliczeniowego (roku).

W obliczeniach wyróżniono 36 różnych sytuacji meteorologicznych wynikających z 6 stanów równowagi atmosfery. Obliczenia stężeń substancji w powietrzu wykonano przy uwzględnieniu kierunków wiania i prędkości wiatrów - róży wiatrów dla miasta Wrocławia.

W ramach przeprowadzonego modelowania stężeń substancji w powietrzu na wysokościach 3m, 6m, 9m przy najbliższych budynkach usytuowanych przy ulicach: Mickiewicza, 9 Maja Dembowskiego, Pugeta, Biegasa nie stwierdzono występowania stężeń ponadnormatywnych. Najwyższe stwierdzone stężenia średnioroczne są ponad 8 krotnie niższe od aktualnych stężeń zanieczyszczeń w tych rejonach Wrocławia.



PYTANIE 18 – odpowiedź cd.

Najistotniejszy wpływ na warunki przewietrzania poza ogólnymi warunkami anemologicznymi mają uwarunkowania lokalne czyli temperatura powietrza, szorstkość podłoża (pokrycie terenu) oraz różnorodne bariery zarówno naturalne (wzniesienia, doliny, zwarta połać lasu), jak i antropogeniczne (wysokie budynki, wąskie ulice wzdłuż których występuje wysoka zabudowa). Wiatr docierając do miasta zmienia swój kierunek wykorzystując tunele, tworzone przez ciągi budynków (centrum miasta) lub też pokonując bariery, jakie stanowią budynki stojące prostopadle do kierunku pierwotnego.

Wśród antropogenicznych barier mających istotny wpływ na przewietrzanie nie wymienia się szerokich ciągów komunikacyjnych zwłaszcza biegnących po estakadzie, wiadukcie lub w ciągu których występują mosty, zatem trudno dopatrywać się w realizacji przedsięwzięcia znacznego zakłócenia aktualnie występujących warunków wietrznych oraz ich znacznego wpływu na zabudowę Wielkiej Wyspy oraz zabytkowe kompleksy leśne. Zmiany warunków wietrznych w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia mogą być natomiast związane z koniecznością budowy nasypów i ekranów akustycznych ale ich zakres i skala nie powinny w sposób znaczący wpłynąć na aktualnie występujące warunki przewietrzania.

mgr inż. Jarosław Broda

Uprawnienia budowlane do projektowania
bez ograniczeń w specjalności:
konstrukcyjno-budowlanej
Nr ewid. 14/99/DUW