



## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W KATOWICACH

Katowice, 31 sierpnia 2010 r.  
RDOŚ-24-WOOS/66130/14-1/10/bm

za potwierdzeniem odbioru

### DECYZJA

#### o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 roku Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 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 z późn. zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Śląskiego, reprezentowanego przez pełnomocnika - Dyrektora ds. Przygotowania Inwestycji DTŚ S.A. Pana Arkadiusza Dunaszewskiego, zgodnie z załączonym upoważnieniem, 40-877 Katowice 22 ul. Mieszka I 10 i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

#### ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4, według wariantu 1 (1B) i jednocześnie

#### I. określam:

##### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Obszar, gdzie planowana jest realizacja przedsięwzięcia znajduje się w centralnej części województwa śląskiego – w miastach na prawach powiatu - Gliwice i Zabrze. Są one usytuowane w zachodniej części konurbacji górnośląskiej. Analizowane przedsięwzięcie obejmuje realizację 11.075 km odcinka drogi przebiegającego:

##### w Gliwicach

- odcinek G2 – km -0+ 306 – 5+320 od węzła z DK 88 do ul. Kujawskiej wraz z przebudową ulicy Portowej na odcinku 306 metrów w kierunku przeciwnym do kierunku trasy;

- odcinek G1 – km 5+320 – 8+119,85 od ul. Kujawskiej do miasta Zabrze;

w Zabrzu

- odcinek Z4 – km 8+119,85 – 8+300 od granicy miasta do węzła Roosevelta;

- odcinek Z3 – km 8+300 – 11.075 od granicy węzła Roosevelta do węzła de Gaulle'a.

Droga ma początek na istniejącym węźle (km 0+000) DK88 z ul. Portową na północ od centrum miasta Gliwice. Prowadzona będzie na wschód w kierunku autostrady A1, do granicy Zabrze i dalej do centrum Konurbacji Górnośląskiej. Jej początkowy kilometr wpisano w ślad istniejącej ul. Portowej w Gliwicach. Między płynącą równoległe do ul. Portowej rzeką Kłodnicą ciągnie się zmiennej szerokości (6÷35 m) zielony pas o charakterze parkowym - trawiasta nawierzchnia z ozdobnymi krzewami i drzewa szczelnie osłaniające krawędź koryta rzeki. Wzdłuż drogi, od strony rzeki, rośnie szpaler lipowo-jesionowy w wieku ok. 30-40 lat, a za rzeką znajdują się Rodzinne Ogródki Działkowe. Po przeciwnej stronie drogi zadrzewienia są nieregularne z dominacją topoli mieszańcowych, a z drogą sąsiadują tereny przemysłowe, częściowo zdewastowane a częściowo wykorzystywane pod usługi. Od skrzyżowania z ul. Śliwki między terenami Fabryki Drutu i Wyrobów z Drutu oraz Zakładu Energetycznego i Centrum Onkologii w Gliwicach DTŚ wkroczy w pas terenu pomiędzy ulicami Fredry i Dubois (km 0+940 ÷ 1+410). W śladzie DTŚ znajdują się 4 stare baseny przemysłowe wypełnione rdzawym osadem, okresowo wilgotne lub zawadnione. Dalej droga projektowana jest wzdłuż ul. Dubois (km 1+410 ÷ 2+030) po jej południowej stronie, dnem dawnego koryta kanału kłodnickiego, gdzie obecnie biegnie naziemna linia ciepłociągu. Okazałe obustronne zadrzewienia występują także wzdłuż ul. Dubois do wysokości km 1+850 w rejonie Parku im. Chopina. Na odcinku wzdłuż ul. Dubois (km 1+650 ÷ 2+030) trasa DTŚ przebiegnie w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego Parku im. Chopina, do tunelu długości 493 m przewidzianego od wysokości ul. Berbeckiego, pod ulicami Zwycięstwa i Dworcową, do ul. Częstochowskiej. Występująca tu, w sąsiedztwie ulic Fredry, Dubois, Zwycięstwa i Dworcowej, zabudowa ma charakter zabytkowy, w niewielkim stopniu zmieniony od przełomu XIX i XX w., po stronie południowej przeważają kamienice z funkcją mieszkalną, po północnej usługowo-biurową. Wyprowadzona z tunelu, na wysokości zabudowy przy ul. Sw. Katarzyny i bloków na ul. Konarskiego, DTŚ bieć będzie w wykopie do przejścia pod ul. Konarskiego, za południową linią zabudowy ul. Jagiellońskiej. W samym kanale, wśród rzadziej już rosnących drzew po stronie zachodniej skrzyżowania z ul. Zwycięstwa (km 2+240), funkcjonuje miejskie targowisko, współczesna zabudowa usługowo-handlowa, a w jej sąsiedztwie oraz w miejscu dawnego portu – parkingi. W miarę przebiegu na wschód coraz więcej drzew porasta zbocza i dno dawnego kanału, tworząc wyraźny, choć wąski, zielony korytarz w zabudowanej strukturze miasta. Po obu stronach występuje charakterystyczna zabudowa kamienic, na odcinku między ul. Częstochowską a Konarskiego (km 2+640 ÷ 2+800) odsunięta nieco na południe, za niewielki skwer i nowe bloki mieszkalne przy ul. Konarskiego. Na północ od projektowanej trasy DTŚ, przy skrzyżowaniu ul. Zabrskiej z ul. Jagiellońską, znajduje się skład materiałów opałowych i budowlanych, za nim wzdłuż Jagiellońskiej do ul. Hutniczej stare kamienice i współczesne, V-kondygnacyjne budynki mieszkalne, zaś po stronie południowej okazałe budynki Politechniki Śląskiej, przed którymi na trasie drogi znajdują się ogrodzone bazy transportowe politechniki i przemysłowy teren dawnej Huty Królewskiej – obecnie Gliwickich Zakładów Urządzeń Technicznych (GZUT). Za skrzyżowaniem ul. Jagiellońskiej, Hutniczej i Franciszkańskiej ok. 70 m na północ od planowanego przebiegu DTŚ (km 3+500) znajduje się współczesny budynek kościoła pw. Najsw. Serca Pana Jezusa i bloki mieszkalne, po stronie przeciwnej do ul. Odlewników ciągnie się ogrodzony teren GZUT przy ul. Robotniczej, wzdłuż którego przebiegnie DTŚ. Przy ul. Franciszkańskiej, w odległości ok. 50m od planowanej drogi, położony jest budynek liceum i gimnazjum ewangelickiego, po stronie przeciwnej przy ul. Odlewników także znajdują się dwie szkoły. Nieco dalej na wschód trasa miją niewielki

skwer im. T. Kalide. Do miejsca przekroczenia ul. W. Pola (km 3+425) teren jest porośnięty początkowo roślinnością trawiastą i ruderalną z rzadkimi drzewami, których udział na dalszym odcinku wyraźnie się zwiększa, choć brak jest regularności zadrzewień. Na odcinku od ul. Pola do ul. Królewskiej Tamy pod pas DTŚ, między ul. Franciszkańską a Robotniczą (km 3+190 ÷ 4+450), ma zostać wykorzystany, porośnięty drzewami i krzewami w różnym wieku oraz wysokimi trawami, teren w śladzie nieistniejącej linii kolejki wąskotorowej Gliwice-Nieborowice (odc. łączący centrum Gliwic z dzielnicą Trynek). Po obu stronach w sąsiedztwie trasy, wzdłuż ul. Franciszkańskiej i Robotniczej, znajduje się zabudowa mieszkaniowa. Od miejsca przekroczenia ul. Królewskiej Tamy, kierując się na południowy-wschód na otwarte tereny doliny rz. Kłodnicy (km 4+450 ÷ 5+530) w dzielnicy Ligota Zabrska, trasa - obrzeżami ogródków działkowych ROD „Biały Bez” i „Wiosna”, a miejscami po wilgotnych nieużytkach - przekroczy rzekę w km 5+240. Koryto rz. Kłodnicy porastają samosiewy wierzb i brzoź w różnym wieku, nie występują tu zadrzewienia typowo łąkowe. Po przekroczeniu Kłodnicy trasa wkroczy w obszar w przeszłości bardzo silnie przekształcony: stare, zarośnięte hałdy oraz zagłębienia porośnięte drzewami i krzewami z dominacją nawłoci, rozciągające się między Kłodnicą a ul. Kujawską. Na terenie tym znajduje się ponad 6-hektarowy zbiornik wodny, którego obrzeża porośnięte są bujnym szuwarem trzcinowym. Od zbiornika teren wyraźnie podnosi się w kierunku ul. Kujawskiej i jest porośnięty zagajnikiem brzożowo-wierzbowym. Między ul. Kujawską a krawędzią ponownie przekraczanej doliny Kłodnicy (km 5+530 ÷ 6+280) przebiegnie po terenie giełdy samochodowej i terenach usługowo-produkcyjnych, a także podmokłych, płytkich zagłębieniach po eksploatacji iłów, tworzących tu liczne zbiorniki i oczka wodne obok pasa budowanej autostrady A1. Dolina rz. Kłodnicy przekraczana po raz drugi przez DTŚ (km 6+280 ÷ 7+060) wyraźnie zaznacza się w ukształtowaniu terenu. Koryto Kłodnicy w rejonie przekroczenia jest praktycznie pozbawione zadrzewień i zakrzewień. Po zachodniej stronie dominują nieużytkowane lub częściowo użytkowane łąki z kępami wierzb i brzoź. Po wschodniej stronie doliny, już w dzielnicy Sośnica, na trasie DTŚ znajdują się ogrody działkowe „Nad Kłodnicą” i tuż przed granicą Zabrze rozległa bocznicą kolejowa w granicach terenu zamkniętego PKP.

Po przekroczeniu bocznicą w rejonie granicy m. Zabrze trasa DTŚ od km 8+060 pobiegnie w „Parku im. Powstańców Śląskich” w Zabrzu, zwanym także Lasem Komunalnym lub Laskiem Makoszowskim, omijając stwierdzone w inwentaryzacji przyrodniczej (2008 r.) cenne, łąkowe siedlisko. Omija od południa łąg i spacerową polanę w lesie, przebiegając w bezpośrednim sąsiedztwie ogródków działkowych ROD „Mostostal” w Zabrzu. Po przekroczeniu potoku Guido biegnie do planowanego na DTŚ węzła de Gaulle’a z ul. Nowo-Paderewskiego projektowanego przy skrzyżowaniu ulic Matejki, Dzierżonia i de Gaulle’a. Biegąc po terenie parku, omija osiedle Wyzwolenia (niska, jednorodzinna zabudowa) od południa w odległości 470-600 m. Przy ul. Matejki występuje kilka obiektów publicznych: szkoła (w odległości 360 m), przedszkole oraz dom opieki społecznej (teren działki w odległości 220 m) i kolejny przy ul. Kaczej, z terenem którego droga będzie kolidowała.

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

### *W fazie realizacji*

2.1. Należy maksymalnie skrócić czas realizacji inwestycji w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko.

2.2. Należy zapewnić, aby transport związany z planowaną inwestycją nie powodował nadmiernych uciążliwości dla powietrza i dla wszystkich, którzy zamieszkują, prowadzą działalność lub w innym celu przebywają w miejscach znajdujących się w sąsiedztwie prowadzonych robót lub tras pojazdów związanych z przedsięwzięciem.

2.3. Podczas realizacji trasy DTŚ należy wykluczyć tworzenie objazdów dla istniejącego ruchu pojazdów poruszających się po drogach przylegających do planowanego przedsięwzięcia.

2.4. Należy usytuować zaplecza techniczne, bazy materiałowe, wytwórnie betonu i wytwórnie mas bitumicznych na terenach poprzemysłowych Gliwic i Zabrze poza terenem wolnego korytarza urbanistycznego, na którym realizowana będzie trasa DTŚ.

2.5. Zaplecze budowy należy zlokalizować na terenie położonym w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkalnej.

2.6. Tereny przeznaczone pod zaplecze budowy, okresowe bazy materiałowe, parkingi sprzętu i maszyn oraz drogi techniczne należy zlokalizować poza terenami leśnymi, zaroślowymi, łąkowymi, obszarami podmokłymi, a szczególnie poza miejscami przemieszczania się, bytowania i rozrodu płazów, w tym położonymi w km:

- 4+660 - 4+890
- 5+300 - 5+450
- 6+270 - 6+550
- 6+890 - 7+230
- na terenie im. Parku Powstańców Śląskich w Zabrzu.

2.7. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze od godz. 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>. W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.

2.8. Prace budowlane należy prowadzić zgodnie z zasadami wynikającymi z wykonanej uprzednio ekspertyzy dot. zagrożeń wibroakustycznych oraz metod i środków ich minimalizacji. Ekspertyza winna uwzględniać w szczególności budynki Palmiarni w Parku im.Chopina.

2.9. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób niezagrażający środowisku gruntowo-wodnemu, m. in. poprzez użycie sprzętu w dobrym stanie technicznym, odpowiednią organizację prac budowlanych i magazynowanie materiałów i surowców niezbędnych do prowadzenia robót w sposób bezpieczny dla środowiska gruntowo-wodnego.

2.10. Należy dowozić materiały na teren budowy w ilościach pozwalających na ich bezpośrednie wykorzystanie (bez konieczności ich magazynowania na terenie przedsięwzięcia).

2.11. Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie winny spełniać wymogi dopuszczające je do użytku i być w pełni sprawne technicznie celem ograniczenia emisji substancji do powietrza ze spalania paliw w silnikach. Zaleca się stosowanie do prac budowlanych specjalistycznego sprzętu opartego na najnowszych technologiach.

2.12. Roboty budowlane należy prowadzić w sposób powodujący jak najmniejszą emisję substancji do powietrza, w szczególności poprzez:

- a) prowadzenie ich na skalę umożliwiającą zabezpieczenie odkładanej lub układanej warstwy ziemnej,
- b) prawidłowe utwardzenie dróg dojazdowych do frontu robót,
- c) unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej,
- d) eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym,
- e) zraszanie:
  - powierzchni dróg dojazdowych do miejsca budowy,
  - miejsc pozyskiwania i przemieszczania materiału,
  - stanowisk stertowania na placach składowych materiału przewidzianego do późniejszego wykorzystania,
  - stanowisk załadunku surowców pylistych na samochody oraz materiałów pylistych wywożonych z terenu budowy,
- f) wyposażenie pojazdów transportujących materiały używane lub powstające na budowie, w plandeki zapobiegające pyleniu i zsuwaniu się materiałów w czasie ich transportu,
- g) czyszczenie na bieżąco miejsc położonych w pobliżu wykonywanych prac budowlanych.

2.13. Należy zapewnić dostęp do instalacji wodnych (lub urządzeń) umożliwiających zraszanie powierzchni pyłących podczas prowadzonych prac budowlanych.

2.14. Należy wykonać w pasie drogowym przedsięwzięcia drogę technologiczną, w celu zmniejszenia do minimum konieczności korzystania z dróg miejskich.

2.15. Należy zapewnić, aby wykonawca robót dysponował na stałe sprzętem koniecznym do utrzymania czystości przyległych dróg miejskich, tj.: myjki kół pojazdów wyjeżdżających z budowy, zamiatarki itp.

2.16. W przypadku odwodnienia wykopów budowlanych studniami depresyjnymi należy przewidzieć wykonanie pompowni wód drenażowych i opadowych oraz opracować dokumentację określającą warunki hydrogeologiczne, opisującą wpływ odwodnienia na tereny sąsiednie oraz zawierającą wytyczne dla obserwacji skutków odwodnienia.

2.17. Zaplecze budowy należy wyposażać w systemy odbioru i odprowadzania ścieków bytowych i technologicznych.

2.18. Wody opadowe z placu budowy przed odprowadzeniem do cieków należy mechanicznie oczyścić z zawiesiny.

2.19. Odpady wytwarzane w fazie budowy należy gromadzić w pojemnikach, kontenerach lub sektorach zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża. Miejsce magazynowania odpadów należy zlokalizować w jak najbliższej odległości od miejsca prowadzenia prac.

2.20. Dopuszcza się magazynowanie odpadów do chwili zebrania odpowiedniej ilości, jednak nie dłużej niż 1 rok, a w przypadku odpadów przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwiania nie dłużej niż przez okres 3 lat.

- 2.21. Ziemię z wykopów należy składować czasowo w sposób uporządkowany, w wyznaczonym miejscu – z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą.
- 2.22. W przypadku wykorzystania ziemi z wykopów poza terenem przedsięwzięcia należy przeprowadzić badania laboratoryjne, określające czy ziemia spełnia obowiązujące standardy jakości gleby i ziemi.
- 2.23. Zdjęta warstwa humusu winna zostać w całości wykorzystana na etapie prac wykończeniowych. Natomiast część ziemi z wykopów niewykorzystaną do wbudowania w nasypy należy zagospodarować w ramach rekultywacji przy pracach wykończeniowych przedsięwzięcia.
- 2.24. Należy wykonać okrywę biologiczną z humusu i zadarmienie wykonanych skarp drogi.
- 2.25. Przed prowadzeniem prac wyburzeniowych należy przeprowadzić inwentaryzację wyrobów zawierających azbest oraz określić rodzaj azbestu (lokalizacja azbestu w obiekcie oraz ocena stanu technicznego wyrobu i określenie ryzyka emisji pyłu).
- 2.26. Przed przystąpieniem do prac demontażowych (o ile inwestor i wykonawca nie mają całkowitej pewności, czy w usuwanych budynkach lub innych urządzeniach nie został zastosowany azbest) należy przeprowadzić laboratoryjne badania identyfikacyjne wyrobu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wyniki przeglądu, należy udokumentować w „Ocenie stanu i możliwości bezpiecznego użytkowania wyrobów zawierających azbest”.
- 2.27. Zakazuje się wykorzystania do wbudowania ponownie w nasypy odpadów o kodzie 17 05 08 – tłuczeń torowy (kruszywo inne niż wymienione w 17 05 07).
- 2.28. Wszelkie prace związane z wycinką zieleni należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 15 sierpnia do 15 marca. Odcinkowo dopuszcza się wycinkę również w okresie lęgowym, pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego.
- 2.29. Skarpy drogi na odcinku przebiegającym przez Park im. Powstańców Śląskich należy zagospodarować i utrzymywać w sposób uniemożliwiający wtargnięcie zwierząt na jezdnię.
- 2.30. Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
- a) przy wykonywaniu wykopów korzenie należy zabezpieczyć przed wysuszeniem,
  - b) w obrębie rzutu korony nie można:
    - składować materiałów chemicznych i budowlanych,
    - stosować otwartego ognia,
    - lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego,
  - c) prace związane z zagęszczaniem gruntu w obrębie rzutu korony należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 2.31. Zaprojektowany sposób prowadzenia prac i ich terminy nie mogą powodować zaburzeń w warunkach bytowania fauny, w szczególności w okresach lęgowych ptaków, tarłowych ryb i rozrodu ssaków, gadów i płazów związanych ze środowiskiem wodnym.

2.32. Prace w korytach cieków należy prowadzić poza okresem rozrodu zwierząt w nich żyjących, tj. od 15 sierpnia do 15 marca.

2.33. Nie należy dopuścić do powstawania pułapek, z których spontaniczna ucieczka zwierząt będzie niemożliwa.

2.34. Prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający nagłe przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia. W przypadku braku takiej możliwości, zwierzęta (płazy, ryby, drobne ssaki) należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją. Teren, na którym prowadzone są roboty budowlane należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zwierząt poprzez ogrodzenie siatką stalową z dogęszczeniem z tworzywa sztucznego o oczkach nie większych niż 5x5 mm wkopaną w grunt i zaopatrzoną w przewieszkę.

2.35. Poza terenami zabudowanymi, na obszarach przylegających do cieków należy zachować lub utworzyć, w sprzyjających miejscach, łagodne i osłonięte roślinnością dojścia do wody dla zwierząt.

2.36. Należy uwzględnić kompleksowe systemy zabezpieczeń szlaków migracji płazów poprzez:

- a) zainstalowane ogrodzenia (siatka metalowa z przewieszką lub poprzez odpowiednie ukształtowanie skarp, np. z wykorzystaniem prefabrykatów betonowych) w km:
  - łącznice węzła z ul. Królewskiej Tamy od południa (km ok. 4+500),
  - łącznice węzła z ul. Kujawską od północy (ok. km 5+500),
  - łącznice węzła z autostradą A1 przebiegające na nasypach (km ok. 6+500);
- b) urządzenia naprowadzające zwierzęta do przejść, pełniące również funkcję zabezpieczenia przed wejściem zwierząt na jezdnię), :
  - km 7+000 – km 7+300,
  - km 8+000 – km 9+200,
  - km 9+300 – km 10+500;
- c) wykonanie dwóch suchych przepustów dla drobnych zwierząt w km około 7+100 oraz km 7+200 wraz z elementami naprowadzającymi i uniemożliwiającymi wejście zwierząt na jezdnię w km około 7+000- 7+300;
- d) zapewnienie możliwości migracji drobnych zwierząt od węzła Roosvelta do bocznicy kolejowej od km 8+700 - 9+200 poprzez wykonanie przepustów dla małych zwierząt (szerokości > 2m i wysokości > 1,5m co około 150m i przystosowanie przepustów na ciekach o kształcie prostokątnym i szerokości > 2m i wysokości > 1,5m;
- e) realizację 5 przepustów dla płazów co około 50m na odcinku od km 8+000 do 8+350;
- f) dostosowanie przepustu technicznego w km 10+033 przewidzianego w studium technicznym do potrzeb migracji małych zwierząt.

2.37. Przepusty na ciekach powinny być dostosowane do migracji zwierząt małych oraz płazów. Przepusty na ciekach powinny być wyposażone w jedno (o szerokości 0,5m) lub dwustronne (szerokość 0,3m) półki. Półki i sposób zagospodarowania terenu w rejonie przejść powinny umożliwić wchodzenie i przemieszczanie się małych zwierząt. Przepusty „suche” tzn. odprowadzające tylko wody opadowe powinny mieć wymiary 1,5m x 1,5m.

2.38. Wszelkie urządzenia drogowe, w szczególności związane z odprowadzeniem i podczyszczaniem ścieków należy zabezpieczyć przed możliwością wpadnięcia oraz brakiem możliwości wydostania się zwierząt poprzez zamontowanie odpowiednich krat, zasuw i ogrodzeń. Urządzenia systemu kanalizacyjnego powinny być tak skonstruowane,



aby płazy miały możliwość wydostania się (migracji), ze zbiornika i z pozostałych urządzeń systemu odwadniającego drogę.

- 2.39. W celu uniknięcia zniszczenia populacji zwierząt, w szczególności płazów wykorzystujących okresowe zalewiska jako siedliska lęgowe, roboty ziemne należy prowadzić w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk.
- 2.40. Sposób i harmonogram prowadzonych prac związanych z ingerencją w dolinę potoku Guido oraz rzeki Kłodnicy nie może powodować trwałego naruszenia układów biocenotycznych i zmiany funkcji przyrodniczych oczek i cieków wodnych.
- 2.41. Dopuszcza się zasypanie zbiorników wodnych w rejonie projektowanego węzła DTŚ z autostradą A1. Należy bezwzględnie utrzymać zalewisko w wyrobisku na północ od ul. Kujawskiej, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie DTŚ w km 5+390 - 5+450.
- 2.42. W celu zminimalizowania oddziaływań na utrzymanie właściwego stanu ochrony zwierząt w tym płazów należy wykonać zastępcze zbiorniki na południe od węzła DTŚ z autostradą A1 o powierzchni całkowitej porównywalnej do zlikwidowanych zbiorników wodnych oraz zbiornik w odległości ok. 110m na północny-wschód na wysokości km 4+850. Odtwarzanie zbiorników wodnych ma zapewnić trwałość występowania płazów i wielu innych gatunków zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym.
- 2.43. Zbiorniki zastępcze powinny znajdować się możliwie blisko likwidowanych siedlisk. Linia brzegowa powinna być tak ukształtowana, aby umożliwić rozwinięcie się roślinności o strukturze zbliżonej do naturalnej. W celu przyspieszenia sukcesji roślinnej dopuszcza się przeniesienie roślin z likwidowanych zbiorników wodnych do wykonanych zastępczych zbiorników wodnych.
- 2.44. W trakcie realizacji przedsięwzięcia, a w szczególności przy pracach związanych z robotami ziemnymi, budową zbiorników zastępczych, wycinką drzew i krzewów, prowadzoną w okresie lęgowym oraz z przenoszeniem zwierząt ze stref zagrożenia, zapewnić należy nadzór przyrodniczy pełniony przez osoby legitymujące się wykształceniem i doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru.
- 2.45. Nadzór przyrodniczy, o którym mowa w pkt 2.28 oraz 2.44 obejmuje w szczególności:
- zapewnienie ochrony miejsc chronionych gatunków ptaków i innych zwierząt w trakcie usuwania drzew lub krzewów w okresie lęgowym,
  - kontrolę wykopów, w tym okresowych zalewisk, przed ich likwidacją, pod kątem wykorzystywania tych miejsc jako miejsca rozrodu zwierząt, w szczególności płazów,
  - nadzór nad częściową likwidacją zbiorników wodnych wraz z zabagnieniami,
  - stwierdzanie potrzeby, określanie metod przeprowadzenia i nadzór nad czynnościami związanymi z przeniesieniem zwierząt, ich form larwalnych i młodocianych ze stref zagrożenia,
  - identyfikację i wskazanie miejsc, do których należy przenieść zwierzęta, ich formy larwalne i młodociane,
  - stopień zasiedlenia nowobudowanych zbiorników przez płazy,
  - weryfikację i kontrolę skuteczności metod i urządzeń zastosowanych na placu budowy w celu przeciwdziałania przedostawaniu się zwierząt na ten teren, formułowanie i przekazywanie wykonawcy robót budowlanych wniosków i zaleceń w tym zakresie.



2.46. Należy sporządzić aktualną dokumentację geologiczno-inżynierską, która wskaże warunki prowadzenia prac ziemnych na odcinku, na którym zlokalizowana jest zrehabilitowana hałda węglowa KWK „Sośnica-Makoszowy” zarówno w odniesieniu do stabilności podłoża, jak i obecnej i potencjalnej aktywności termicznej hałdy.

2.47. Należy wykonać badania składu chemicznego osadów zgromadzonych w „basenach przemysłowych”, kolidujących z przebiegiem trasy DTS w Gliwicach, w celu określenia dalszego postępowania w tym zakresie.

2.48. Realizacja oraz eksploatacja inwestycji nie może spowodować negatywnego oddziaływania na ujęcie wód podziemnych „Gliwice-Łabędy”.

2.49. Na odcinkach drogi przebiegających w obszarze ochronnym wód podziemnych należy zastosować szczelny system odwodnienia zabezpieczającego przed zanieczyszczeniem tych wód.

2.50. Wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia odprowadzane będą, poprzez wykonane w tym celu wpusty uliczne lub poprzez rowy przydrożne, do projektowanej kanalizacji lub do odbiorników zewnętrznych, po uprzednim podczyszczeniu w odpowiednich urządzeniach oczyszczających (osadniki, separatory związków ropopochodnych), zapewniających nieprzekraczanie dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń.

2.51. Należy zaprojektować i zrealizować urządzenia zabezpieczające przed przedostaniem się wód zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi do odbiorników, w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska (kolizje, wypadki drogowe, awarie itp.).

2.52. Należy prowadzić sprawozdawczość dotyczącą gospodarki odpadami w zakresie bieżącej ewidencji ilościowo – jakościowej odpadów wytwarzanych i przekazywanych następnym posiadaczom odpadów.

2.53. Osady z urządzeń kanalizacyjnych należy bezpośrednio po wytworzeniu przekazywać właściwemu podmiotowi do unieszkodliwienia.

2.54. Ze względu na prognozowane wystąpienie ponadnormatywnej emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza na terenach chronionych i na terenach nie objętych ochroną, na których występują obiekty chronione należy zastosować odpowiednie ekrany akustyczne z dodatkowymi nasadzeniami zieleni, zapewniające minimalizację ujemnego wpływu przedsięwzięcia w tym zakresie

2.55. Równocześnie z prowadzonymi pracami budowlanymi należy realizować wykonanie elementów ochrony akustycznej.

#### *W fazie eksploatacji*

2.56. W celu ochrony Parku im. Chopina i pomnika przyrody przy budynku Palmiarni na etapie eksploatacji przedsięwzięcia konieczne jest wykonanie rozsączania na terenie parku wód podziemnych przejętych w ramach drenażu przez odwadniający wykop.

2.57. Na etapie eksploatacji na odcinkach drogi kolidujących z ogrodami działkowymi należy wprowadzić pasy zieleni izolacyjnej.

2.58. W czasie eksploatacji należy prowadzić bieżącą kontrolę drożności i sprawności systemów kanalizacji i urządzeń podczyszczających ścieki.

2.59. Nawierzchnię jezdni i ekrany akustyczne należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym przez cały okres realizacji i eksploatacji inwestycji.

2.60. Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi należy zastosować szkło barwione lub umieścić na tych ekranach pionowe paski o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie.

Układ zieleni powinien być tak zaprojektowany, by nie tworzył korytarzy prowadzących do tych ekranów lub nie powodował koncentracji ptaków w tych miejscach.

2.61. Ekran akustyczny winny być wkomponowane w krajobraz. Przy ich projektowaniu należy wziąć pod uwagę typ ekranów zastosowanych na innych odcinkach drogi w celu uniknięcia wrażenia dysharmonii.

2.62. Wszystkie obiekty związane z infrastrukturą drogową należy możliwie dobrze wkomponować w krajobraz w sposób nawiązujący do jego charakterystycznych cech.

2.63. Realizowane tunele w ramach trasy DTS w Gliwicach i Zabrze, przewietrzane będą grawitacyjnie. W ramach instalacji przeciwpożarowej tych obiektów zostaną zastosowane wentylatory strumieniowe, które będą sterowane automatycznie na podstawie analizy parametrów powietrza we wnętrzu tunelu.

2.64. Pasy zieleni zlokalizowane wzdłuż drogi należy pielęgnować, a w przypadku wypadków dosadzać nowe egzemplarze drzew i krzewów.

2.65. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków do eliminacji śliskości nawierzchni (gołoledzi), zgodnie z obowiązującymi normami i zarządzeniami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.

2.66. Na bieżąco usuwać z obrzeży jezdni odkłady zanieczyszczonego osadu, piasku, mułu i liści.

2.67. Przedsięwzięcie nie może powodować przekroczeń standardów jakości powietrza poza obszarem ograniczonego użytkowania.

### **3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

3.1. Należy uwzględnić budowę ekranów akustycznych na następujących odcinkach, na których mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku:

Kilometraż							
od km	do km	Strona drogi	Droga	Długość ekranu [m]	Wysokość ekranu [m]	Geometria ekranu	Uwagi
4	5	6	7	8	9	10	11
1+107	1+372	Prawa	DTŚ	256,0	4,00	Prosty	
1+374	2+012	Prawa	DTŚ	609,5	6,00	Złamany	Ekran wchodzi w ulicę Sienkiewicza
2+476	2+603	Lewa	DTŚ	127,0	8,00	Złamany	
2+491	2+579	Prawa	DTŚ	88,0	8,00	Złamany	
2+570	2+619	Prawa	DTŚ	49,0	8,00	Złamany	
2+628	2+734	Lewa	DTŚ	106,0	8,00	Złamany	
2+648	2+902	Prawa	DTŚ	257,0	8,00	Złamany	
2+709	2+935	Lewa	DTŚ	225,5	8,00	Złamany	
2+943	3+091	Prawa	DTŚ	138,0	8,00	Złamany	
2+971	3+406	Lewa	DTŚ	468,5	8,00	Złamany	Ekran wchodzi w ulicę Hutniczą
3+072	3+412	Prawa	DTŚ	341,0	8,00	Złamany	
3+437	3+626	Lewa	DTŚ	189,0	6,00	Złamany	
3+448	3+622	Prawa	DTŚ	174,0	5,00	Złamany	
3+669	4+036	Prawa	DTŚ	368,0	7,00	Złamany	
3+676	3+798	Lewa	DTŚ	113,5	6,00	Złamany	
3+855	4+351	Lewa	DTŚ	511,5	9,00	Złamany	
4+351	4+438	Lewa	DTŚ	87,0	6,00	Złamany	
4+438	4+481	Lewa	DTŚ	227,0	5,00	Prosty	Ekran wchodzi w łącznicę z ul. Królewskiej Tamy
4+070	4+413	Prawa	DTŚ	377,0	7,00	Złamany	Ekran wchodzi w łącznicę z ul. Baildona
4+413	4+465	Prawa	DTŚ	51,5	5,50	Złamany	
4+465	4+573	Prawa	DTŚ	149,0	4,00	Prosty	Ekran wchodzi w łącznicę z ul. Królewskiej Tamy
4+545	5+183	Prawa	DTŚ	662,5	3,50	Prosty	Ekran wchodzi w łącznicę z ul. Królewskiej Tamy
4+560	4+691	Lewa	DTŚ	168,0	5,00	Prosty	Ekran wchodzi w łącznicę z ul. Królewskiej Tamy
6+492	6+860	Lewa	DTŚ	447,5	5,00	Prosty	Ekran wchodzi w łącznicę z autostradą A1
6+860	6+942	Lewa	DTŚ	117,5	5,50	Prosty	
6+942	7+783	Lewa	DTŚ	793,0	6,00	Prosty	

6+947	7+134	Prawa	DTŚ	191,0	4,00	Prosty	
7+071	7+752	Środek	DTŚ	681,0	5,00	Prosty	Ekran pomiędzy jezdniami w pasie rozdziału
7+783	8+091	Lewa	DTŚ	308,0	4,50	Prosty	Wydłużony
8+650	8+725	Lewa	DTŚ	122,5	4,00	Prosty	Ekran przy łącznicy z ul. Roosevelta
9+458	10+660	Lewa	DTŚ	1180,0	5,00	Prosty	
10+660	10+996	Lewa	DTŚ	336,0	7,00	Złamany	Ekran wchodzi w łącznicę z Rondem de Gaulle'a
9+784	11+074,6	Prawa	DTŚ	1309,6	5,00	Prosty	Ekran wchodzi w łącznicę z Rondem de Gaulle'a
10+994,6	11+074,6	Prawa	DTŚ	80,0	5,00	Złamany	
10+994,6	11+074,6	Lewa	DTŚ	80,0	5,00	Złamany	

- 3.2. Należy uwzględnić w projekcie wnioski wynikające z wykonanej na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia, ekspertyzy w zakresie zagrożenia wibracyjnego.
- 3.3. Należy zapewnić właściwą organizację prowadzenia prac budowlanych celem spełnienia wymogów określonych w punkcie 2 niniejszej decyzji.
- 3.4. Należy zaprojektować wykonanie zieleni izolacyjnej w km 2+917 ÷ 3+067/P z maksymalnym zachowaniem istniejących w sąsiedztwie drogi, pasów zieleni.
- 3.5. Należy zaprojektować system odwodnienia i urządzeń oczyszczających zapewniających spełnienie wymagań dla ścieków odprowadzanych do środowiska oraz zabezpieczenie przed przedostaniem się do środowiska wód zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi, w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń dla środowiska (kolizje, wypadki drogowe, awarie, itp.).
- 3.6. Należy zaprojektować system drenażu wód podziemnych w rejonie projektowanego tunelu, który zapewni minimalizację zmian stosunków wodnych.
- 3.7. W dolinie rzeki Kłodnica należy zaprojektować rozwiązania techniczne, które zapewnią prawidłowy przepływ cieku.
- 3.8. Na odcinkach, na których planuje się realizację estakad w dolinie rzeki Kłodnicy, uwzględnić ustalenia zawarte w dokumentacji określającej warunki hydrogeologiczne.
- 3.9. Określić metody zapobiegania powstawaniu pułapek, z których nagła ucieczka zwierząt będzie niemożliwa.

## **II. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.**

Na terenie przedsięwzięcia nie będą znajdowały się substancje niebezpieczne w ilościach, które decydują o zaliczeniu przedsięwzięcia do zakładów o dużym bądź zwiększonym ryzyku powstania poważnej awarii przemysłowej.

## **III. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie. Wobec tego nie istnieje konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w art. 108-112 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

## **IV. Zobowiązuję inwestora, zarządcę do prowadzenia monitoringu:**

- stanu technicznego i szczelności ogrodzeń – stałego, mającego na celu ocenić poprawność zastosowanych działań minimalizujących po roku od oddania drogi do użytku,
- stopnia zasiedlania zbiorników zastępczych przez płazy oraz zabezpieczeń chroniących płazy przed dostaniem się w miejsca likwidowanych zbiorników przez cztery lata po oddaniu drogi do użytku,
- poziomu wód podziemnych wzdłuż granicy Parku im. Chopina w Gliwicach zgodnie z opracowaną dokumentacją określoną w pkt. 2.16 sentencji niniejszej decyzji

## **V. Stwierdzam konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

**VI. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko** w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Potrzeba ta wynika z konieczności:

- a) dokonania analizy stanu faktycznego środowiska przyrodniczego przy uwzględnieniu zmian wynikających z prowadzonych robót budowlanych związanych z budową autostrady A1. Analizę należy przedstawić w formie tekstowej i graficznej z uwzględnieniem:
  - terenów, gdzie nastąpi całkowita lub częściowa likwidacja miejsc rozrodu płazów oraz terenów określonych jako siedliska zastępcze,
  - obszarów, które mają decydujące znaczenie dla utrzymania właściwego stanu ochrony lokalnych populacji płazów oraz tych które mają znaczenie potencjalne,
  - dokładnej lokalizacji przepustów, elementów naprowadzających i uniemożliwiających wejście zwierząt na drogę;
- b) rozeznania szczegółowych kolizji projektowanych ekranów akustycznych z istniejącą infrastrukturą podziemną i naziemną, po uzgodnieniu z administratorami tej infrastruktury na etapie wykonania projektu budowlanego.

**VII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej** w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed emisją hałasu. Analizę porealizacyjną należy wykonać w terminie 1 roku od dnia zakończenia robót i przedstawić ją właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy.

**VIII. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

#### Uzasadnienie

Zarząd Województwa Śląskiego, reprezentowany przez pełnomocnika - Pana Arkadiusza Dunaszewskiego Dyrektora ds. Przygotowania Inwestycji DTŚ S.A., wystąpił do tut. organu wnioskiem z 26 lutego 2010 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4. Do wniosku o wydanie decyzji załączono wymagane ustawą 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 z późn. zm.) materiały do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 1 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 z późn. zm.) i wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257 poz. 2573 z późn. zm.). Z uwagi na to, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1b i ust 6 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 z późn. zm).

Dane o złożonym wniosku i raporcie zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 zastosowano przepisy art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego i obwieszczeniem z 10 marca 2010 r. poinformowano o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie to zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach oraz przekazane przy piśmie z 11 marca 2010 r. do Prezydenta Miasta Gliwice i Prezydenta Miasta Zabrze z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń lub przez ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty.

Zgodnie z art. 33 cyt. wyżej ustawy tut. organ obwieszczeniem z 11 marca 2010 r. podał do publicznej wiadomości informację, że wszczął postępowanie dot. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4 i przystępuje do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W obwieszczeniu podano również informację o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, którym jest Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach, a także o możliwościach zapoznania się z dokumentacją sprawy w siedzibie organu i składania uwag oraz wniosków w okresie od 22 marca 2010 r. do 12 kwietnia 2010 r. Dodatkowo poinformowano o planowanym przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa.

Obwieszczenie zamieszczono w prasie lokalnej i na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Pismem z 15 marca 2010 r. obwieszczenie zostało przekazane do Urzędu Miejskiego w Zabrze i Urzędu Miasta w Gliwicach (gmin. na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie). Urząd Miejski w Zabrze zwrócił ww. obwieszczenia pismem z 19 kwietnia 2010 r. zn. OR.II-5220-117/10 oraz pismem z 19 kwietnia 2010 r. zn. OR.II-5220-115/10 wraz z adnotacją o okresie ich wywieszenia, tzn. od 25 marca 2010 r. do 8 kwietnia 2010 r. oraz od 24 marca 2010 r. do 14 kwietnia 2010 r. Urząd Miejski w Gliwicach zwrócił ww. obwieszczenia pismem z 12 kwietnia 2010 r. zn. BOI-06210/181/10 oraz pismem z 15.04.2010 r. zn. BOI-06210/166/10 i poinformował o okresie ich wywieszenia tzn. od 25 marca 2010 r. do 8 kwietnia 2010 r. oraz od 23 marca 2010 r. do 13 kwietnia 2010 r.

Pismem z 19 marca 2010 r., zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy z 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 z późn. zm.), tut. organ wystąpił do Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach o opinię odnośnie realizacji planowanego przedsięwzięcia, przedkładając załączone do wniosku niezbędne dokumenty w sprawie. Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach opinią sanitarną z dnia 30 kwietnia 2010 r. zn. NZ/524/D/4425/21/10 zaopiniował pozytywnie niniejsze przedsięwzięcie oraz określił warunki jego realizacji w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych, które zostały uwzględnione w pkt. I.2, pkt. V i pkt. VII niniejszej decyzji. W zakresie nakazu posadowienia ekranów akustycznych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wyjaśnia, że ekrany te wpłyną na zmniejszenie oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie hałasu i powietrza. Nie zapewnią w pełni dotrzymania standardów jakości tych elementów środowiska. Wobec powyższego określono obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedsięwzięcie to oraz warunki jego realizacji było również przedmiotem posiedzenia Regionalnej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko w dniu 30 marca 2010 r. Jako ciało doradcze, komisja przedyskutowała wynikające z treści raportu, uwagi Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach odnośnie akustyki, ochrony powietrza i przyrody. Przedstawiono i przedyskutowano też problemy ochrony przyrody zgłoszone pisemnie przez członka komisji nieobecnego na posiedzeniu. Pana Marka Sołtysiaka. Zgłoszone w trakcie posiedzenia uwagi, co do merytorycznej zawartości raportu, zostały przekazane pismem z 7 kwietnia 2010 r. do wnioskodawcy celem przygotowania w tym zakresie niezbędnych wyjaśnień i uzupełnień.



W toku prowadzonego postępowania do tut. organu wpłynęły pisma:

- Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic” z 22 marca 2010 r., w którym Stowarzyszenie wyraziło chęć bycia stroną w przedmiotowym postępowaniu. Pismem z 26 kwietnia 2010 r. przesłano kopię Statutu Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic”,
- Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka ul. Św. Huberta 35 w Katowicach z 12 kwietnia 2010 r., w którym to GTP, powołując się na § 7 statutu wniosło o uznanie za stronę i jednocześnie przedstawiło uwagi do raportu. Uwagi Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka.

Organ na podstawie art. 44 ustawy z 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 z późn. zm.) i art. 31 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) uznał ww. żądania za uzasadnione. Stowarzyszenie „Gliwiczanie dla Gliwic” oraz Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. A. Czudka uczestniczą w postępowaniu na prawach strony.

Pismem z 7 maja 2010 r. Prezydent Miasta Gliwice poinformował, że toczące się postępowanie dotyczy bezpośrednio interesu prawnego Miasta Gliwice, które w związku z tym posiada status strony w ww. postępowaniu administracyjnym. Miasto Gliwice jest właścicielem części terenów, przez które przebiegać będzie Drogowa Trasa Średnicowa. Tut. organ uznał Miasto Gliwice za stronę w tym postępowaniu, gdyż przymiot strony w sprawach wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach posiadają podmioty mające tytuł prawny do nieruchomości położonych na terenie przedmiotowego przedsięwzięcia, jak i w bezpośrednim jego sąsiedztwie.

W okresie od 22 marca 2010 r. do 12 kwietnia 2010 r. w ramach prowadzonych konsultacji społecznych:

- 120 mieszkańców Zabrza i Gliwic poparło budowę DTŚ,
- 6 osób fizycznych i prawnych zapoznało się dokumentacją (Krzysztof Kafka, Andrzej Karasiński, przedstawiciel (podpis nieczytelny) Stowarzyszenia „Wspólnie dla Gliwic”, Janusz Krisz, przedstawiciel (podpis nieczytelny) organizacji „Skuteczni dla Zabrza”, Romuald Chruściel), co pisemnie zostało potwierdzone,
- uwagi i wnioski wnieśli: Bronimira Berezowska, Marek Berezowski, Maria i Zygmunt Borkowscy, Bożena Grzeszczak - Prezes Stowarzyszenia Centrum Kultury Alternatywnej WIATRAK, Magdalena Żmudzińska - Nowak, Henryk Zubel, Zbigniew Sasiadek, Justyna Łuksza, Krzysztof Kafka, Borys Cymbrowski, Katarzyna Lisowska, Dariusz Nowak, Mirella Czajkowska Turek, Stefania Żmudzińska, Wiesław Żmudziński, Andrzej Pieczyrak, Anna Szmelcer, Piotr Sarre, Stanisław Maciaszek, Agnieszka Bugno-Janik- Zieloni 2004, Mikołaj Cymbrowski, Mieczysław Chorąży, Marek Sołtysiak, Piotr Poborski. Osoby te żądały w swoich pismach udzielenia indywidualnych wyjaśnień. Zgodnie z art. 32 ustawy z 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 z późn. zm.), do uwag i wniosków zgłaszanych w ramach postępowania wymagającego udziału społeczeństwa nie stosuje się przepisów działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

W przypadku tym, zgodnie z art. 37 ww. ustawy, organ rozpatruje zgłoszone uwagi i wnioski, a w uzasadnieniu decyzji podaje informacje w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione.

Odnosząc się wobec tego do otrzymanej korespondencji w dalszej części uzasadnienia decyzji, zawarto informacje w tym zakresie.

W ramach procedury z udziałem społeczeństwa organ przeprowadził rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa. Rozprawa została przeprowadzona zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. Nr 98 z 2000r. poz. 1071 z późn. zm.). Informację, że 10 maja 2010 r. o godz. 14.30 w Sali Marmurowej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach odbędzie się rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach podał do publicznej wiadomości obwieszczeniem z 23 kwietnia 2010 r. Obwieszczenie to zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, a także przekazane do Prezydenta Miasta Gliwice i Prezydenta Miasta Zabrze (gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie) pismami z 23 kwietnia 2010 r. celem zawieszenia na tablicy ogłoszeń tamt. urzędów lub ogłoszenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

W rozprawie administracyjnej otwartej dla społeczeństwa przeprowadzonej w dniu 10 maja 2010 r. uczestniczyli:

- a) przedstawiciele:
  - Drogowej Trasy Średnicowej S.A. w Katowicach, ul. Mieszka I nr 10,
  - Biura Ochrony Środowiska EKOSOUND s.c. 41-208 Sosnowiec, ul. Wojska Polskiego 25-27.
  - Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego,
  - organów gminy: Gliwice i Zabrze,
  - Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic”,
  - mieszkańców Gliwic, Zabrze i Pyskowic,
- b) pracownicy Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach.

Lista obecności stanowi załącznik do protokołu z rozprawy.

W trakcie rozprawy, w dyskusji udział wzięły:

- 32 osoby z listy chętnych do dyskusji. (2 osoby zrezygnowały z możliwości wniesienia uwag na rozprawie),
- 4 osoby spoza listy: Anna Szmelcer, Marek Pszonak, Bronimira Berezowska, Henryk Zubel.

Wniesione w trakcie rozprawy uwagi i wnioski opisano w treści protokołu z 10 maja 2010 r., a następnie rozpatrzono przez tut. organ w ramach prowadzonego postępowania wyjaśniającego. Informację, w jaki sposób zostały te wnioski i uwagi wzięte pod uwagę oraz w jakim zakresie zostały uwzględnione zamieszczono w dalszej części uzasadnienia.

O sporządzeniu Protokołu z rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa, która odbyła się w dniu 10 maja 2010 roku w Sali Marmurowej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach oraz o możliwości zapoznania się wszystkich zainteresowanych z jego treścią w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, ul. Powstańców 41a, od poniedziałku do piątku, w godz. od 7<sup>30</sup> do 15<sup>30</sup> w pokoju nr 403, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zawiadomił obwieszczeniem z 15 czerwca 2010 r. Obwieszczenie pismem z 15 czerwca 2010 r. zostało przekazane do gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej

RDOŚ w dniu 17 czerwca 2010 r. Obwieszczenie zostało wywieszone także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gliwicach w okresie od dnia 23 czerwca 2010 r. do dnia 7 lipca 2010 r. W okresie od dnia 28 czerwca 2010 r. do 12 lipca 2010 r. obwieszczenie zamieszczone było na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Zabrzu ([www.um.zabrze.pl](http://www.um.zabrze.pl)), a także w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Zabrze ([www.zabrze.magistrat.pl](http://www.zabrze.magistrat.pl))

Z zachowaniem zasady czynnego udziału stron w postępowaniu, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy kodeks postępowania administracyjnego zawiadomiono strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy i złożenia ewentualnych uwag (obwieszczenie z 28 czerwca 2010r.). Obwieszczenie to pismem z 28 czerwca 2010 r. zostało przekazane do gmin, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń RDOŚ od dnia 29 czerwca 2010 r. do dnia 13 lipca 2010 r. i na stronie internetowej RDOŚ od dnia 30 czerwca 2010 r. do dnia 14 lipca 2010 r. Obwieszczenie zostało wywieszone także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gliwicach w okresie od dnia 1 lipca 2010 r. do dnia 15 lipca 2010 r. Na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Zabrzu przy ul. Wolności 286 i stronie internetowej tego Urzędu ([www.um.zabrze.pl](http://www.um.zabrze.pl)) oraz a stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Zabrze ([www.zabrze.magistrat.pl](http://www.zabrze.magistrat.pl)) obwieszczenie wywieszone było w terminie od 5 lipca 2010 r. do 19 lipca 2010 r.

W dniu 6 lipca 2010 r. do tut. organu zgłosili się przedstawiciele „Stowarzyszenia Gliwiczanie dla Gliwic” w celu zapoznania się z zebrany materiał dowodowy. Po zapoznaniu się z niektórymi dokumentami dotyczącymi budowy drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1, G2, Z3, Z4, w tym z opinią Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z 30 kwietnia 2010 r. znak NZ/524/D/4425/21/10 (NZ-524-13/10), przedstawiciele Stowarzyszenia wnieśli uwagi, które tut. organ pismem z 15 lipca 2010 r. przesłał do Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach. W piśmie z 23 lipca 2010 r. Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach podtrzymał swoją opinię w sprawie z 30 kwietnia 2010 r. znak NZ/524/D/4425/21/10 (NZ-524-13/10).

Pozostałe strony nie skorzystały z przysługującego im prawa zapoznania się z zebrany materiał dowodowy.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1, G2, Z3, Z4, przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1, G2, Z3, Z4,
- materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Drogowa Trasa Średnicowa Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1, G2, Z3, Z4 z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych z aktualnie realizowanych odcinków Z1 i Z2 w Zabrzu” sporządzone przez Biuro Ochrony Środowiska EKOSOUND s.c. w Sosnowcu w styczniu 2010 r., w tym raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,

- mapy ewidencyjne obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać,
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać,
- wniosek z dnia 24 maja 2010 r. znak: PSWW/0726/10,
- pismo Prezydenta Miasta Zabrze z 17 maja 2010 r. znak: WB.I-AP-7323-I-06/10. dotyczące kwalifikacji terenu.
- opinię Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z 30 kwietnia 2010 r. znak NZ/524/D/4425/21/10 (NZ-524-13/10.),
- uwagi stron i społeczeństwa.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z przedłożonymi dokumentami stwierdzono, że przedsięwzięcie polegać będzie na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1, G2, Z3, Z4. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w centralnej części województwa śląskiego – w miastach na prawach powiatu - Gliwicach i Zabrzu.

Celem przedsięwzięcia jest realizacja drogi o wysokich parametrach, bezkolizyjnej na ciągu głównym od połączenia z drogą krajową nr 88 w Gliwicach do połączenia na węzle de Gaulle’a z odcinkiem realizowanym w Zabrzu, która umożliwi połączenie miast Metropolii Górnośląskiej na kierunku wschód-zachód. Ważną funkcją projektowanej DTŚ ma być częściowe odciążenie centralnych części miast z ruchu lokalnego, co warunkuje jej przebieg w pobliżu obszarów śródmiejskich, gdzie zlokalizowane są osiedla mieszkaniowe, a w Gliwicach także uczelnie wyższe i szpital onkologiczny (obiekty generujące znaczny ruch samochodów na sieci dróg istniejących) i przesądza o rozmieszczeniu węzłów, pozwalających na szybki dostęp do tych terenów i obiektów zarówno przy zjeździe, jak i wyjeździe. Poprzez wysokie parametry techniczne i ograniczoną dostępność nastąpi skrócenie czasu podróży, a także w konsekwencji zmniejszenie zużycia paliwa przez pojazdy korzystające z tej drogi.

W przypadku wyboru wariantu „zerowego” polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, alternatywnymi trasami przejazdów z Zabrze do Gliwic i z Gliwic w kierunku Aglomeracji będą istniejące ulice miejskie (ul. Wolności przechodząca w Gliwicach w ul. Chorzowską i ul. Roosevelta przechodząca w Gliwicach w ulicę Sikorskiego mające połączenie z ul. Kujawską) oraz umożliwiający dojazd do i z centrum Aglomeracji: autostrada A4 od południa i DK 88 (Aleja J. Nowaka Jeziorańskiego) od północy. Zaniechanie realizacji inwestycji w powiązaniu ze spodziewanym wzrostem ilości pojazdów spowoduje stopniowe pogarszanie się warunków funkcjonowania obecnego układu drogowego nieprzystosowanego do obsługi rosnącej liczby samochodów. W przypadku tym nastąpi zwiększenie się negatywnych oddziaływań na środowisko w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego układu drogowego. Skutkiem niezrealizowania planowanego odcinka DTŚ będzie stopniowe pogarszanie warunków życia mieszkańców, przy jednoczesnym, narastaniu trudności komunikacyjnych oraz ryzyka wystąpienia wypadków drogowych, które oprócz zagrożenia zdrowia i życia użytkowników jezdni powodują negatywne skutki środowiskowe, związane np. z rozlaniem się przewożonych niebezpiecznych substancji. Brak realizacji przedsięwzięcia spowoduje, że cały ruch samochodowy, zarówno lokalny, jak i tranzytowy pozostanie w obrębie zabudowanych terenów Zabrze i Gliwic, a negatywne oddziaływania z tym związane obejmować będą coraz to szerszy pas terenu wzdłuż lokalnych dróg.

Wobec tego uznano, projekt budowy DTŚ w Gliwicach i Zabrze jako niezbędnego elementu sieci drogowej Gliwic i Zabrze oraz Aglomeracji Górnośląskiej.

Oprócz analizy wariantu bezinwestycyjnego „zerowego”, w raporcie przedstawiono 5 wariantów lokalizacyjnych: 1(1A), 1(1B), 2, 3 i 4. przebiegu projektowanej drogi oraz poddano je szczegółowej analizie wielokryterialnej. Trasy wariantów 1(1A) i 1(1B) różnią się lokalizacyjnie wyłącznie na terenie Zabrze w Parku im. Powstańców Śląskich. Przebieg DTŚ w Gliwicach w tych wariantach będzie po jednakowym śladzie. Wariant 2 ma analogiczny przebieg jak wariant 1(1A). Różni się natomiast od niego parametrami technicznymi na początkowym odcinku w Gliwicach (km 0+000÷ ok. km 3+400). Warianty 3 i 4 mają różny przebieg na terenie Gliwic, natomiast na terenie Zabrze prowadzone są śladem wariantu 1A.

W wariantcie 1(1A), analizowany odcinek drogi ma 11,1 km długości. Droga ma początek (km 0+000) w ciągu ul. Portowej na istniejącym węźle z drogą nr 88, na północ od centrum miasta Gliwice. Trasa DTŚ prowadzona będzie w kierunku wschodnim, do autostrady A1, następnie do granicy z Zabrzem, przez Zabrze, realizowane odcinki Z1 i Z2 do granicy z Rudą Śląską, gdzie połączy się ze zrealizowanym odcinkiem prowadzącym do centrum Aglomeracji Górnośląskiej.

W Gliwicach wykorzystuje ślad po dawnej lokalizacji Kanału Kłodnickiego, biegnąc w sąsiedztwie zarówno terenów o znacznym zurbanizowaniu i zainwestowaniu (przemysłowe, mieszkaniowe, usługowe), jak i terenów zieleni (w tym Park im. Chopina z pawilonem Palmiarni i Rodzinne Ogrody Działkowe (ROD), a w Zabrze przez tereny parkowe o charakterze leśnym Parku im. Powstańców Śląskich - początkowo przez starą, zrehabilitowaną hałdę, cenny fragment lasu łęgowego, nad linią kolejową, a następnie bardziej spacerową częścią lasu, na południe od zabudowy osiedlowej dzielnicy Centrum Południe, częściowo na terenach poprzemysłowych, i na końcu odcinka w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych (mieszkaniowe i Domu Opieki Społecznej przy ul. Jaskółczej) i rekreacyjnych z terenem ROD „Mostostal”.

Wariant 1B (południowy), zaprojektowany w celu ominięcia siedliska łęgowego i spacerowej polany w lesie od południa, przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie ogródków działkowych ROD „Mostostal” w Zabrze, a po przekroczeniu potoku Guido wraca na ślad wariantu 1A przed planowanym na DTŚ węzłem de Gaulle’a. W przypadku realizacji drogi w tym wariantcie jej długość wyniesie 11,075 km.

Planowany odcinek będzie miał różną ilość pasów, zmienną szerokość jezdni i poboczy, kierunki ruchu rozdzielane barierą drogową albo pasem rozdziału szerokości 4.0 m, różne też będą dopuszczalne prędkości poruszania się po niej pojazdów.

Wariant 2(1A), obejmuje realizację 11,106 km odcinka drogi. Droga lokalizacyjnie będzie tym samym korytarzem dawnego Kanału Kłodnickiego, co wariant 1, a nawet od km 3+465,35 ma rozwiązania identyczne z wariantem 1, ale na początkowej części odcinka G2 w Gliwicach, od km 0+000 do km 3+465,35 (rejon ul. W. Pola), zmianie ulegnie dopuszczalna prędkość i klasa drogi, która ma tu stanowić miejską ulicę ruchu uspokojonego, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku i ciągiem pieszym wzdłuż trasy oddzielnym pasami zieleni od szerokości 2,0 przy skrzyżowaniach do szerokości 5,5 m.

Wariant 3(1A) obejmuje realizację 10,717 km odcinka drogi. Przebieg drogi różni się zdecydowanie od wariantów 1 i 2 lokalizacją na przeważającym odcinku w Gliwicach, gdyż ma początek na węźle drogi krajowej nr 88 i ul. Toszeckiej, a do ul. Baildona (km 4+040) przebiega przez dzielnice Sobiszowice i Zatorze, na północ i wschód od centrum miasta, w śladzie rezerwowanym w Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy

dla Obwodnicy Centrum. Trasa prowadzi przez dzielnice z kamienicami i blokami po obu stronach drogi, z wieloma obiektami publicznymi, z których wiele wymagać będzie wyburzenia (w tym szkoły, przychodnia, hala sportowa). Do dzielnicy Politechnika wkroczy rozległym węzłem estakadowym, z uwagi na konieczność powiązania ulic Dąbrowskiego – Chorzowskiej - Poniatowskiego z planowaną obwodnicą Centrum i jednoczesnego pokonania 6-metrowej różnicy poziomów terenu po północnej i południowej stronie rozległego torowiska kolejowego na granicy dzielnic. Od ul. Baildona do ul. Kujawskiej przebieg trasy i rozwiązania techniczne wariantu 3 są niemal identyczne z wariantami 1 i 2.

Wariant 4(1A) obejmuje realizację najdłuższej z projektowanych tras wariantowych długości 15,170 km. Wariant 4 jest propozycją wykorzystania dla realizacji DTŚ w Gliwicach częściowo korytarzy przewidywanych dla Obwodnic Zachodniej i Śródmiejskiej Centrum, na zachód i południe od centrum miasta. Trasa w tym wariantcie poprowadzona jest poprzez dzielnice Wojska Polskiego, Ostropę, Wojtowa Wieś, Sikornik, Trynek i powraca na ślad wariantu 1 na terenach zalewowych Kłodnicy w dzielnicy Ligota Zabrska. Od ul. Pszczyńskiej jego przebieg odchodzi w kierunku północno-wschodnim od korytarza rezerwowanego dla Obwodnicy Centrum. Trasa ma początek na zachód od centrum miasta w miejscu istniejącego skrzyżowania drogi krajowej nr 88 z ul. Okulickiego. Prowadzona w istniejącym śladzie ul. Okulickiego w dzielnicy Os. Wojska Polskiego znajdzie się w bezpośrednim sąsiedztwie Cmentarza Centralnego (po prawej) i terenów zadrzewionych, nieurządzonych (po lewej), po czym pod ul. Kozielską (km 0+795) oraz ul. Andersa (km 1+00) przebiegnie tunelem drogowym o długości L= 240 m, mijając wysoką zabudowę os. Gwardii Ludowej. Prowadzona po terenach zieleni i pól uprawnych w kierunku południowym i południowo-wschodnim obrzeżami zróżnicowanych terenów - jednostki wojskowej, zakładów chemicznych, terenów mieszkaniowych w północno-wschodniej części dzielnicy Wójtowa Wieś, od momentu wkroczenia do dzielnicy Sikornik znajdzie się wśród zabudowy początkowo wielo- a następnie jednorodzinnej, którą ma przekroczyć tunelem o długości 625 m pod ulicą Kosów, aż za skrzyżowanie ulicy Rybnickiej, gdzie planowany jest węzeł Nowo-Rybnicka. Przez dzielnicę Trynek przebiegnie wśród zabudowy, w której dominują X-kondygnacyjne bloki Os. Zubrzyckiego z wieloma obiektami usług publicznych (szkoły, przedszkola), następnie bieć będzie wzdłuż ogrodów działkowych do przecięcia się z ul. Pszczyńską i wkroczy w dolinę Kłodnicy. Tu będzie prowadzona po terenach ogrodów działkowych, przekroczy rzekę Kłodnicę, gdzie między rzeką a ul. Kujawską przewidziano lokalizację trypoziomowego węzła łączącego DTŚ z planowaną Obwodnicą Centrum (km 8+640,0). Od ulicy Kujawskiej (km 9+600) ma identyczny przebieg i rozwiązania techniczne jak warianty 1, 2 i 3.

Analiza poszczególnych wariantów pod kątem wyboru najkorzystniejszego przebiegu drogi wykazała, że:

- a) realizacja poszczególnych wariantów DTŚ wymagać będzie zajęcia w liniach rozgraniczających od 123,1 ha do 154,3 ha. Największy teren pod DTŚ zajęty będzie w przypadku wyboru wariantu 4.

Wymagane zajęcie terenu w liniach rozgraniczających i długość trasy

ZAKRES	WARIANT 1(1A)	WARIANT 1(1B)	WARIANT 2	WARIANT 3	WARIANT 4
Powierzchnia zajęcia terenu	130,6 ha	126,7 ha	123,1 ha	124,0 ha	154,3 ha
Długość odcinka	11,10 km	11,075 km	11,106 km	10,717 km	15,170 km



b) powierzchnia terenów przekształconych pod drogę i jej infrastrukturę przedstawia się następująco:

Powierzchnia terenów przekształcanych pod drogę i jej infrastrukturę

TYP ZAGOSPODAROWANIA	WARIANT 1(1A)	WARIANT 1(1B)	WARIANT 2	WARIANT 3	WARIANT 4
Tereny mieszkaniowe	2,16 ha	2,33 ha	2,16 ha	13,57 ha	29,82 ha
Tereny oświaty	1,83 ha	1,83 ha	1,46 ha	2,55 ha	1,04 ha
Tereny zieleni	49,70 ha	49,70 ha	48,09 ha	37,58 ha	58,03 ha
Tereny leśne	30,06 ha	25,25 ha	30,06 ha	30,06 ha	30,06 ha
Grunty pod wodami	1,08 ha	1,08 ha	1,05ha	0,51 ha	0,57 ha
Tereny rekreacji	10,78 ha	10,77 ha	10,52 ha	6,80 ha	15,50 ha
Tereny rolne	-	-	-	-	1,39 ha
Tereny usług i przemysłu	29,80 ha	29,80 ha	24,67 ha	22,47 ha	17,89ha
Tereny inne (drogi, koleje, hałdy,składowiska, obsługi komunikacji, garaże, tereny zamknięte)	15,97 ha	16,22 ha	15,63 ha	17,44 ha	15,36 ha

c) realizacja poszczególnych wariantów nie będzie wymagać wyburzenia zabudowy w Zabrzcu. W Gliwicach konieczne będą wyburzenia budynków mieszkalnych oraz obiektów handlowo-usługowych w następującej ilości:

- w wariantcie 1(1A) lub 1(1B) - 6 budynków mieszkalnych w Gliwicach oraz obiektów handlu i usług o powierzchni użytkowej ok.7100 m<sup>2</sup>. Wśród zabudowy wymagającej wyburzenia nie występują obiekty użyteczności publicznej.
- w wariantcie 2 - 3 budynki mieszkalne oraz obiekty handlu i usług o powierzchni użytkowej ok. 4500 m<sup>2</sup>. Nie stwierdzono potrzeby wyburzenia obiektów użyteczności publicznej.
- w wariantcie 3 - 101 budynków mieszkalnych. Powierzchnia użytkowa wyburzanych obiektów handlu i usług wynosić będzie ok. 72760 m<sup>2</sup>, a wśród obiektów publicznych znajdują się między innymi szkoły, obiekty Instytutu Spawalnictwa i hala sportowa,
- w wariantcie 4 - 51 budynków mieszkalnych oraz obiektów mieszczących siedzibę Spółdzielni Mieszkaniowej Zachodniej, a także liczne sklepy, hurtownie i magazyny, piekarnię i stację benzynową.



d) w Gliwicach

Wariant 3 z powodu przebiegu przez stosunkowo najbardziej zurbanizowaną i najgęściej zaludnioną część Gliwic niesie największe negatywne oddziaływanie w zakresie hałasu. Wariant ten jest najmniej korzystny z punktu widzenia ilości osób pozostających w oddziaływaniu. DTŚ w wariantcie 4 spowoduje oddziaływanie hałasu na największą powierzchnię terenów (29,58 ha) spośród analizowanych alternatywnych przebiegów projektowanej drogi. Warianty 1 i 2 przebiegające w korytarzu wyznaczonym od dawna w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nie generują tak dużego oddziaływania. Prognozowana ilość osób, jak i powierzchnia terenów w zasięgu izofony 50 dB w porze nocnej będzie o wiele niższa niż w wariantach 3 i 4. Wariant 1 jest korzystny z powodu projektowanego tunelu i bezkolizyjnego powiązania z istniejącym układem drogowym, ale zysk ten jest niwelowany oddziaływaniem generowanym przez większą ilość pojazdów korzystających z drogi oraz funkcjonujące na powierzchni jezdnie zbiorcze. Wariant 2 na odcinku od ulicy Śliwki do ul. Zabrskiej jako droga śródmiejska (bez ekranów akustycznych) powoduje zwiększenie powierzchni terenów narażonych na oddziaływanie hałasu.

w Zabrze

Wariant 1B jest bardziej korzystny, gdyż przebiega w sąsiedztwie mniejszej ilości terenów wymagających ochrony przed hałasem.

- e) w Gliwicach w zakresie ochrony powietrza największe negatywne oddziaływanie nieść będzie DTŚ zrealizowana w wariantcie 3, gdyż przebiegać będzie przez stosunkowo najbardziej zurbanizowaną i najgęściej zaludnioną część Gliwic. Wariant 4 przebiegający na stosunkowo długim odcinku w sąsiedztwie terenów rekreacyjnych i ogródków działkowych, oddziaływać będzie na największą powierzchnię (10,39 ha). Niemniej jednak, w związku z przebiegiem poza terenami gęsto zaludnionymi nie będzie powodował narażania ludzi na oddziaływanie ponadnormatywne. Mniejsze oddziaływanie wariantu 2 w porównaniu do przebiegającego tym samym korytarzem wariantu 1 wynika z mniejszej prognozowanej ilości pojazdów korzystających z drogi w wariantcie 2.

W Zabrze zarówno w wariantcie 1A, jak i 1B droga nie będzie bezpośrednio oddziaływać na tereny zabudowy mieszkaniowej, gdyż bieżą w Parku im. Powstańców Śląskich i w sąsiedztwie ogródków działkowych.

- f) w Gliwicach wariant 4, który przebiegać będzie przez tereny niezurbanizowane i 3-krotnie przekraczać rzekę Kłodnicę uznano jako najmniej korzystny z punktu widzenia ochrony przyrody. Jego przebieg wymagać będzie zajęcia największej powierzchni (14,04 ha) terenów zielonych. W przypadku realizacji wariantów 1, 2 i 3 oddziaływanie na obszary przyrodniczo cenne będzie mniejsze. Niemniej jednak droga w wariantcie 1 bezpośrednio oddziaływać będzie na Park im. Chopina. Przebieg trasy w tunelu może spowodować zmiany poziomu wód gruntowych. W wariantcie 3 nastąpi natomiast zniszczenie skweru przy ul. Cechowej. W ocenie wpływu na walory przyrodnicze i rekreacyjne, wariant 2 jest korzystniejszy, gdyż droga będzie miała, w porównaniu do wariantu 1, obniżoną klasę oraz przepustowość, a wszystkie skrzyżowania z drogami poprzecznymi od ul. Śliwki do rejonu ul. Baildona zrealizowane będą na jednym poziomie. W przypadku tym wymagania odnośnie zabezpieczeń Parku im. Chopina będą mniejsze i łatwiejsze do wypełnienia.

W Zabrze wariant 1A ma zdecydowanie większy negatywny wpływ na walory przyrodnicze niż 1B. Wariant 1A przebiega przez las łęgowy w dolinie potoku Guido. Konieczna jest likwidacja oczka wodnego oraz większa jest powierzchnia likwidowanej zieleni - 29,59 ha. W wariantcie 1B powierzchnia ta wynosi 24,78 ha.

- g) potencjalnie najgorszym z ocenianych wariantów pod względem wpływu na wody podziemne jest wariant 3, który biegnie na najdłuższym odcinku przez obszar ochronny GZWP 330 Gliwice. Warianty 1 i 2 są jednakowe, co wynika z ich jednakowego przebiegu. Najkorzystniejszy jest wariant 4, który przebiega poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 330 Gliwice.
- W przypadku wariantu 1 drenaż o dużym zasięgu może wystąpić w miejscu, gdzie planowane wykopy będą wykonywane poprzecznie w stosunku do naturalnego nachylenia zwierciadła wód podziemnych. W przypadku tym wystąpi w okresie trwania robót, obniżenie poziomu wód podziemnych. W wariantcie 2 nie przewiduje się oddziaływania na przepływy lub poziom wód podziemnych, gdyż droga nawiązuje do niwelety terenu. W wariantcie 3, w związku z budową tunelu wystąpi drenaż wód podziemnych, lecz będzie on znacznie mniejszy niż w wariantcie 1. Tunel będzie biegł pod niewielkim kątem w stosunku do kierunku naturalnego spadku terenu, zatem nie będzie odcinał przepływu wód podziemnych. Nie przewiduje się także wystąpienia oddziaływania na studnię 8a wód podziemnych „Gliwice- Łabędy”. W wariantcie 4 tunele będą biegły w osiach zgodnych z kierunkiem nachylenia terenu. W pierwszym przypadku będzie to nachylenie w kierunku rzeki Kłodnicy, w drugim natomiast w kierunku potoku Doa. Nie nastąpi w tych przypadkach odcięcie przepływu wód podziemnych, lecz przepływ ten będzie równoległy do kierunku przebiegu obu tuneli.
- h) największa liczba koniecznych do wyburzeń budynków o charakterze historycznym i zabytkowym występuje w przypadku realizacji wariantu 3. W przypadku tym będzie trzeba wyburzyć 6 obiektów zarejestrowanych w wojewódzkim rejestrze zabytków. Dotyczy to m. in. budynków szkoły przy ul. Toszeckiej 25 A i ul. Śliwki 8 oraz kamienic przy ul. Opolskiej. Spowoduje to dotkliwe zmiany w historycznym krajobrazie tej części miasta. Trasa wariantu 4 będzie kolidowała ze śladem kolejki wąskotorowej biegnącej wzdłuż ul. Bojkowskiej i ujętej w wojewódzkim rejestrze zabytków. Jednak liczba koniecznych wyburzeń budynków o charakterze historycznym i zabytkowym jest mniejsza niż w wariantcie 3 i wynosi 1. Warianty 1 i 2 mimo, iż przebiegają najbliżej zabytkowego średniowiecznego układu miasta wykorzystując niezagospodarowany ślad dawnego Kanału Kłodnickiego, poza jednym przypadkiem nie będą generować konieczności wyburzeń obiektów historycznych i zabytkowych. Wariant nr 1 w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego funkcjonuje od dawna i posiada akceptację większej części społeczeństwa Gliwic. Warianty 1 i 2, nawiązując do historycznego korytarza transportowego pozwalają poprzez odpowiednie zagospodarowanie przywrócić dawne funkcje i sposób zagospodarowania miasta.
- i) w Gliwicach najbardziej konfliktowym wariantem jest wariant 3 z uwagi na największą ilość wyburzeń, zarówno budynków mieszkalnych, jak i szkół, przychodni lekarskich. Niskie poparcie społeczne ma również wariant 4 z uwagi na dużą ilość wyburzeń. Warianty 1 i 2 jako zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i biegnące dawnym korytem Kanału Kłodnickiego nie wymagają dużej

liczy wyburzeń. Ponadto wariant 1 w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego funkcjonuje od dawna – posiada w większości akceptacje społeczną.

W Zabrze wariant 1A posiada zdecydowanie większe poparcie. Popierają go użytkownicy ogródków działkowych zlokalizowanych w sąsiedztwie wariantu 1B. Wariant 1A przebiega przez północno – wschodnią część Parku im. Powstańców Śląskich, która wykorzystywana jest intensywnie w celach rekreacyjnych.

**Biorąc pod uwagę powyższe uznano za najkorzystniejszą realizację przedsięwzięcia według wariantu 1(1B) preferowanego przez Inwestora.**

Przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w Gliwicach w wariantcie preferowanym umocowany jest w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego określonych uchwałami Rady Miasta w Gliwicach :

- nr XIII/229/2003 z 23 października 2003r.,
- nr XXI/575/2004 z 8 lipca 2004r.,
- nr XXXVIII/964/2005 z 22 grudnia 2004r.,
- nr XXXVIII/965/2005 z 22 grudnia 2005r.

Tryb uchwalania tych planów uwzględniał procedurę udziału społeczeństwa. Wszyscy zainteresowani w tym także przeciwnicy lokalizacji drogi w Gliwicach, mieli możliwość uczestniczenia w debacie i dyskusji ze specjalistami tworzącymi te dokumenty. Obecne postępowanie ma na celu wybór najkorzystniejszego dla środowiska wariantu zaplanowanej już przed laty, drogi. Rozważania nad celowością prowadzenia DTŚ w Gliwicach przeprowadzono w trakcie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego gminy.

Przebieg Drogowej Trasy Średnicowej przez Gliwice jest także zgodny z uchwałą z dnia 17 grudnia 2009 roku Nr XXXI/956/2009 „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gliwice”.

Przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w Zabrzu w wariantcie 1A jest zgodny z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Natomiast w związku z wyborem jako preferowanego wariantu 1B, DTŚ w Zabrzu będzie realizowana na terenach, dla których miasto Zabrze nie posiada uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego .

Drogowa Trasa Średnicowa ma także umocowanie:

- w aktualnej strategii rozwoju województwa śląskiego. Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku przyjął Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, stanowiącą aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020 przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku. W pracach nad aktualizacją tego dokumentu czynny udział brali przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, środowisk gospodarczych, naukowych, zawodowych, organizacji pozarządowych m.in. w ramach organizowanych konferencji, licznych spotkań oraz warsztatów.
- w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. Plan nabrał mocy dnia 10 sierpnia 2004, wraz z wejściem w życie "Uchwały Nr II/21/2/2004 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego".

Dokumenty te były wprowadzone do obiegu prawnego z zachowaniem wszystkich obowiązujących procedur, w tym w sposób zapewniający udział społeczeństwa.

DTŚ w Gliwicach i Zabrzu jest wpisana także do Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego. Program ten wynika z obowiązków określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska, w związku z przekroczeniami standardów jakości powietrza pyłu zawieszonego PM10 i benzo-a-pirenu. Kierunkiem głównym Programu realizowanym w celu poprawy jakości powietrza jest rozbudowa układu drogowego w szczególności poprzez budowę Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK88. W programie przewiduje się, że DTŚ będzie jedną z głównych dróg łączących miasta Aglomeracji i wspierających ruch tranzytowy i lokalny na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów, Katowice, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza. Zadanie realizacji odcinków w Gliwicach i Zabrzu wpisano do harmonogramu rzeczowo-finansowego na lata 2011-2015, będącego integralnym elementem Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego.

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrzu, odcinki G1, G2, Z3, Z4 wykazała co następuje.

Oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko wykonano przy założeniu przewidywanych ilości pojazdów dla roku 2015 i 2025, ustalonych na podstawie prognoz ruchowych dla ww. przedsięwzięcia.

Jak wynika z wniosku, prognozowane natężenie ruchu zostało przygotowane, metodą modelowania za pomocą oprogramowania „SILKOM” wzorowanego na amerykańskim systemie UTPS, w ramach projektu obejmującego swym zakresem aktualizację modelu ruchu z wykorzystaniem pomiarów ruchu wykonanych w latach 2000–2008 oraz danych o ruchu, demografii i motoryzacji na obszarze miast: Zabrze, Gliwice i Ruda Śląska. Wykonana prognoza ruchu wykazała, że wydłuża się okres trwania szczytów w Gliwicach i Zabrzu, i z wahaniami +/- 10% obejmuje okres od godziny 7 rano do 17-18 po południu. W okresie tym pojemność układu drogowego jest obecnie praktycznie wyczerpana. Do roku 2025 przewidywany jest docelowy wzrost ruchu pojazdów o około +64 % w stosunku do 2008 roku.

Przeprowadzone ww. symulacje ruchowe dla wszystkich wariantów zakładały realizację do 2025 roku założonego drogowego programu inwestycyjnego w Gliwicach i Zabrzu. Wobec tego, że okres zakończenia realizacji DTŚ przewiduje się na lata 2014/2015, autorzy raportu uwzględnili fakt, że może być ona jedyną trasą o wysokich parametrach obsługującą centra Gliwic i Zabrze w powiązaniu z systemem autostrad i pozostałą częścią Aglomeracji Górnośląskiej. Na potrzeby raportu OOS przygotowano, więc dane dla godziny szczytu popołudniowego oraz natężenia średniodobowe (SDR) dla wszystkich wariantów:

- w roku 2015 (planowanej realizacji przedsięwzięcia) przy założonej realizacji jedynie autostrad A1 i A4 w Gliwicach,
- w roku 2025 przy uwzględnieniu dróg przewidywanych w tym okresie w obu miastach.

Przedstawiona w raporcie analiza oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze wykonana została w oparciu o referencyjną metodykę modelowania poziomów substancji w powietrzu, która została określona na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia

26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. (Dz.U. Nr 16 poz. 87). W przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono wartości tła, uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska. Zgodnie z wymogiem ww. rozporządzenia stężenia uśrednione dla roku zostały określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009 r. zn. M/7620/1413/2009ap. W związku z tym, że stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku.

Wartości tła uwzględnione w obliczeniach to:

Nazwa substancji	Tło [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z 9 kwietnia 2009 r. zn. M/7620/1413/2009ap	
	<i>R</i>	
	<i>Gliwice</i>	<i>Zabrze</i>
Benzen	3,7	3,5
Dwutlenek azotu	26	23
Dwutlenek siarki	2,0 (10 % wartości odniesienia uśrednionej dla roku)	2,0 (10 % wartości odniesienia uśrednionej dla roku)
Pył zawieszony	40	44

Wartości tak ustalonego tła wprowadzono do programu obliczeniowego. W ramach przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza sprawdzono czy spełnione będą standardy jakości powietrza. Zgodnie bowiem z art. 174 Prawa ochrony środowiska:

- Eksploatacja dróg nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska.
- Emisje polegające na wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza, wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, wytwarzaniu odpadów, powodowaniu hałasu, powstające w związku z eksploatacją drogi nie mogą, z zastrzeżeniem ust. 3, 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.

Zgodnie z art. 3 pkt 28a) z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.), standardem jakości powietrza jest poziom dopuszczalny, a więc poziom substancji, który ma być osiągnięty w określonym terminie, i który po tym terminie nie powinien być przekraczany. Poziomy dopuszczalne dla niektórych substancji w powietrzu obowiązujące dla obszaru, na którym zlokalizowane będzie przedsięwzięcie określone zostały na podstawie § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47 poz. 281) w załączniku nr 1 do tego rozporządzenia. Zgodnie z tymi przepisami, w raporcie przedstawiono analizę dotrzymywania poziomów dopuszczalnych: benzenu, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego PM10 i tlenku węgla.

Wobec tego, że zastosowana referencyjna metodyka modelowania przewiduje w szczególności sprawdzenie warunku dotrzymywania średniorocznego poziomu dopuszczalnego pomniejszonego o wartość tła ( $D_a-R$ ), w prezentowanych wydrukach (zał. nr

V.1. do raportu) podano wartości stężeń koniecznych do dotrzymania i wynikających z ww. wzoru. Dla żadnej z substancji, nie określono tła „zerowego”. Do obliczeń przyjęto następujące warunki dot. poziomów dopuszczalnych uśrednionych dla roku i tła:

Nazwa substancji	Poziom dopuszczalny substancji w powietrzu [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] dla roku kalendarzowego	Tło [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z 9 kwietnia 2009 r. zn. M/7620/1413/2009ap		Warunek do sprawdzenia: „D <sub>a</sub> -R”	
		R		D <sub>a</sub> -R	D <sub>a</sub> -R
		Gliwice	Zabrze	Gliwice	Zabrze
Benzen	5	3,7	3,5	1,3	1,5
Dwutlenek azotu	40	26	23	14	17
Dwutlenek siarki	20 (jako wartość odniesienia)	2,0 (10 % wartości odniesienia uśrednionej dla roku)	2,0 (10 % wartości odniesienia uśrednionej dla roku)	18	18
Pył zawieszony PM10	40	40	44	0	0

Dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie, róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu). Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatru ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrze i Bytomiu. W celu tym posłużono się oryginalną metodyką IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż i uwzględniającą warunki topograficzne miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do obliczeń różę wiatrów, jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrze i Gliwic.

Wielkość emisji substancji pyłowo-gazowych do powietrza z analizowanej drogi wyznaczono na podstawie:

-wynikających z prognoz ruchowych dla ww. przedsięwzięcia, przewidywanych ilości pojazdów w godzinie szczytu i średniej dla roku 2015 i 2025,

- prognozowanych dla roku 2015 i 2025 wskaźników emisji opracowanych przez prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka. Wykorzystano do tych celów program „ Emisje drogowe zanieczyszczeń 2015, 2025.xls”, w którym do wyznaczenia charakterystyk emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów zastosowano oprogramowanie „INFRAS AG: Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs; Version 2.1; Bern 2004”. Zakres tych charakterystyk obejmuje prędkości 5.3–145 km/h dla samochodów osobowych. 5.3÷125



km/h dla samochodów ciężarowych lekkich i 5,8÷100 km/h dla samochodów ciężarowych i autobusów. Dla potrzeb opracowania przyjęto wskaźniki emisji ze spalania paliw w silnikach, charakterystyczne dla prędkości 80 km/h dla trasy DTŚ od km 0+000 do węzła z autostradą A1 (ok. 6+600) i dalej do końca analizowanego odcinka 90 km/h oraz 60 km/h i 40 km/h na łącznicach i 60 km/h na drogach miejskich.

Wielkość emisji tlenków i dwutlenków azotu sprowadzano do postaci dwutlenku azotu.

W związku z tym, że przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach miast, nie było potrzeby analizowania dotrzymywania poziomów dopuszczalnych tlenków azotu i dwutlenku siarki uśrednionych dla roku kalendarzowego. Poziomy te w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47 poz. 281) zostały ustalone ze względu na ochronę roślin. Zgodnie natomiast z § 1 ust. 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 5 poz. 31) oceny poziomów substancji w powietrzu ze względu na ochronę roślin w zakresie dwutlenku siarki, tlenków azotu i ozonu dokonuje się w strefach na terenie całego kraju, z wyłączeniem w szczególności obszarów miast.

Analiza rozprzestrzeniania się substancji emitowanych z drogi przy zastosowaniu referencyjnej metodyki modelowania określonej na podstawie przepisów Prawa ochrony środowiska oraz w oparciu o dane i założenia omówione powyżej wykazała, że projektowane odcinki trasy DTŚ w Gliwicach i Zabrze w okresie swojej eksploatacji mogą powodować przekroczenia standardów jakości powietrza, tj. poziomów dopuszczalnych dwutlenku azotu.

Obliczenia wykazały także brak spełnienia warunku  $S_a \leq D_a - R$  dla pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>. Spełnienie tego wymogu jest niemożliwe z uwagi na aktualny stan zanieczyszczenia powietrza na terenie Gliwic i Zabrze. Na terenie, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie notuje się przekroczenia standardu pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> uśrednionego dla roku kalendarzowego, a określone dla przedsięwzięcia przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach tło „R” jest równe (dla Gliwic) lub większe (dla Zabrze) od poziomu dopuszczalnego  $D_a = 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Niemniej jednak wyliczone najwyższe średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> powodowane przez projektowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji stanowić będzie 2,96 % stężenia dopuszczalnego.

W celu ograniczenia ujemnego wpływu projektowanej trasy DTŚ na środowisko zaprojektowano ekrany akustyczne, a także pas zieleni izolacyjnej. Dodatkowo przedstawiono mapę ewidencyjną z naniesionymi granicami obszaru ograniczonego użytkowania. Granice obszaru ograniczonego użytkowania wykreślono jako korelację oddziaływania w zakresie hałasu i powietrza.

Inwestor przedstawił także zakres planowanych działań mających na celu ograniczenie wpływu fazy realizacji przedsięwzięcia na powietrze i zdrowie ludzi, które zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Planowana budowa trasy DTŚ w Gliwicach i Zabrze jest zadaniem wpisanym do Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego wynikającego z obowiązków określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska w związku z przekroczeniami standardów jakości powietrza pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> i benzo-a-pirenu. Kierunkiem głównym Programu realizowanym w celu poprawy jakości powietrza jest rozbudowa układu drogowego w szczególności poprzez budowę Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK88. Trasa DTŚ będzie jedną z głównych dróg łączących miasta Aglomeracji i wspierającą ruch tranzytowy i lokalny na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda



Śląska, Chorzów, Katowice, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza. Zadanie realizacji odcinków w Gliwicach i Zabrze zostało wpisane do harmonogramu rzeczowo-finansowego na lata 2011-2015, będącego integralnym elementem uchwalonego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego.

W raporcie zawarto również informacje o skutkach zdrowotnych przedsięwzięcia. Jak wynika z dokumentacji wielkość wskaźnika umieralności zwiększy się o 1.6 promila (średnio o kilka dziesiątych części promila). Oznacza to, że dla populacji Gliwic lub Zabrze (tj. ok. 200 000) prognozowana liczba dodatkowych zgonów w wyniku oddziaływania planowanego przebiegu trasy DTŚ nie osiągnie nigdzie 1 dodatkowego zgonu na rok. W związku z powyższym przedsięwzięcie nie spowoduje istotnych negatywnych skutków zdrowotnych.

W związku z tym uznano, że zostaną spełnione warunki ochrony powietrza.

W ocenie oddziaływania Drogowej Trasy Średnicowej w zakresie hałasu uwzględniono występujące w jej sąsiedztwie tereny podlegające ochronie akustycznej. Kwalifikacji tych terenów dokonano na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub też w przypadku ich braku, na podstawie art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 poz. 826).

Urząd Miejski w Gliwicach w pismach z 5 czerwca 2009 roku zn. PP-0175/00033/09 i z 14 czerwca 2010 roku zn. PP-0175/40/10 potwierdził, że przedstawione we wniosku informacje nt. terenów podlegających ochronie akustycznej są zgodne z zapisami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, stanowiących akty prawa miejscowego. Dotyczy to zarówno terenów o funkcjach niemieszkalnych, gdzie obecnie występuje zabudowa mieszkaniowa oraz terenów usług, gdzie zgodnie z zapisami planów dopuszczona jest realizacja nowej zabudowy mieszkaniowej. Wyjątek stanowi istniejąca zabudowa przy ul. Dubois 36, 36A, 36B i 34, zlokalizowana na terenach 6P i 22 U- (tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz tereny usług różnych), która w maju 2010 r. została przejęta przez Gminę Gliwice, i z której to zabudowy zostanie wyeliminowana funkcja mieszkalna. Wobec tego przedmiotowe obiekty nie będą wymagały ochrony akustycznej, co jest podstawą do eliminacji zaproponowanych w raporcie dla Drogowej Trasy Średnicowej odc. „Zachód”, ekranów po stronie lewej km 1+683-1+840 i 1+840-1+910.

Urząd Miejski w Zabrze odnośnie kwalifikacji terenów podlegających ochronie akustycznej w miejscach, gdzie brak jest miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zajął stanowisko w piśmie z 5 maja 2009 r. zn. WB.I-AR-73311-1-06/2009, uzupełnionym pismem z 17 maja 2010 r. zn. WB.I-AR-7323-1-06/2010.

W oparciu o ww. ustalenia dokonano analizy oddziaływania projektowanej drogi w zakresie hałasu. Dla ochrony klimatu akustycznego, w miejscach, w których stwierdzono w wyniku analizy, ryzyko przekroczenia standardów jakości, i w których istnieją techniczne możliwości, określono obowiązek wybudowania ekranów akustycznych. Ekran akustyczny oraz nowo nasadzona roślinność będą chronić otoczenie drogi przed przenoszeniem się hałasu i substancji.

Dla terenów będących w zasięgu ponadnormatywnego hałasu pomimo budowy ekranów, a także dla terenów, gdzie nie będzie możliwości budowy ekranów stwierdzono konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W tym celu, do raportu została załączona mapa ewidencyjna z naniesionymi granicami obszaru ograniczonego użytkowania.

W związku z tym, że na etapie projektu budowlanego, przewiduje się konieczność dokonania korekty parametrów technicznych ekranów akustycznych wynikającej z kolizji z istniejącą infrastrukturą podziemną i naziemną, w decyzji stwierdzono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej (godz. 6<sup>00</sup>- 22<sup>00</sup>). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.

Zestawienie terenów i obiektów wymagających ochrony przed hałasem w sąsiedztwie odcinka DTŚ „Zachód” Gliwice-Zabrze

Lp.	Kilometraż terenów chronionych	Rodzaj obszaru (symbol w MPZP)	Poziomy hałasu dzień / noc	Przekroczenia norm hałasu bez zastosowania urządzeń ochronnych		Proponowane ekrany akustyczne	Przekroczenia (2015r.) po zastosowaniu urządzeń ochronnych - wskazanie do objęcia OOU	Uwagi
				2015	2025			
<b>STRONA PRAWA</b>								
1	0+400-0 +500	ROD Radość; <b>1ZZZ</b> - tereny trwałych użytków zielonych	60/-	NIE	NIE	BRAK	NIE	-
2	0+531- 0+918	ROD Radość; <b>1ZD</b> - ogrody działkowe	60/-	NIE	NIE	BRAK	NIE	-
3	0+920-1 +668	ROD Nadzieja; <b>2 Un</b> - tereny usług różnych – nowe	60/-	NIE	NIE	BRAK	NIE	Zgodnie z przeznaczeniem uzupełniającym - obecnie zieleni urządzona, plan dopuszcza uzupełniająco zabudowę mieszkaniową
4	0+920-1 +978	ROD Nadzieja; <b>9ZU</b> - tereny zieleni urządzonej	60/-	NIE	NIE	BRAK	NIE	-
5	1+050-1 +800	Centrum Onkologii; <b>1UZ</b> - tereny usług zdrowia	55/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_1 1+107+1+372/P	NIE	-
6	1+540-1 +621	Istniejąca zabudowa mieszkaniowa przy ul. Sienkiewicza 8, 6, 4, 2A <b>19 U</b> - tereny usług różnych – istniejące	Standardy jak dla obiektów chronionych na terenach niechronionych	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_2 1+374-2+012/P	TAK dla budynku ul. Sienkiewicza 8, 6	Zgodnie z przeznaczeniem uzupełniającym dopuszczone utrzymanie, przebudowa.

			nych					rozbudowa oraz uzupełnienia istniejącej zabudowy	
7	1+660-1 +870	15M - tereny mieszkaniowe o średniej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK			NIE	-
8	1+689-2 +025	Park Chopina; 1 ZP - tereny zieleni parkowej	60:-	TAK	TAK			TAK	-
9	2+027-2 +221	60 UM - tereny usługowo- mieszkaniowe o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	BRAK		TAK	-
10	2+240-2 +420	68 UM - tereny usługowo- mieszkaniowe o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	BRAK		TAK	-
11	2+446-2 +618	70 UM - tereny usługowo- mieszkaniowe o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_4 2+491-2+579/P		TAK	-
12	2+446-2 +618	3 MW - tereny mieszkaniowo- usługowe o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	NIE	Ekran akustyczny E_5 2+570-2+619/P		NIE	-
13	2+658-2 +800	Istniejąca zabudowa mieszkaniowa przy: ul. Czeszochowskiej 24, Piramowicza 2, Konarskiego 25, 25C- D DA.1.U - tereny koncentracji usług o char. ponadlokalnym	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_7 2+648-2+902/P		NIE	Dopuszczona lokalizacja objektów o funkcji mieszkaniowej o wysokiej intensywności zabudowy: ustalona linia zabudowy w MPZP
14	2+907-3 +008	ROD Reneta; DA.3.Z - tereny zieleni towarzyszącej ciągom komunikacyjnym	60:-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_9 2-943-3+091/P		TAK	-
15	2+800-3 +186	Politechnika Śląska DA.2.D - tereny lokalizacji obiektów dydaktycznych	55 -	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_11		TAK	-
16	3+190-3		Standardy	TAK	TAK	3-072-3+412/P		NIE	Dopuszczona

	+408	istniejąca zabudowa mieszkaniowa przy: ul. Pola 10, 8: <b>IUn</b> - tereny usług różnych - nowe	jak dla obiektów chronionych na terenach niechronionych					lokalizacja zabudowy mieszkaniowej z zaleceniem przekształcania jej w kierunku usług
17	3+670-3 +750	Zespół Szkół <b>IUO</b> - tereny usług oświaty	55/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_13 3+448-3+622/P Ekran akustyczny E_14 3+669+4+036/P	TAK	-
18	3+756-3 +820	Skwer T. Kalie; <b>IZU</b> - tereny zieleni urządzonej	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_14 3+669-4+036/P	NIE	-
19	3+756-3 +820	<b>IMN</b> - tereny mieszkaniowe o niskiej intensywności zabudowy,	55/50	TAK	TAK		NIE	-
20	3+832-4 +035	<b>10MN</b> - tereny zabudowy mieszkaniowej niskiej intensywności	55/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_14 3+669-4+036/P	TAK	-
21	3+860-3 +945	<b>2MN</b> - tereny zabudowy mieszkaniowej bliźniaczej	55/50	TAK	TAK		NIE	-
22	3+900+4 +067	<b>5MN</b> - tereny zabudowy mieszkaniowej niskiej intensywności	55/50	TAK	TAK		TAK	-
23	4+068-4 +300	<b>MW 1</b> - tereny zabudowy wielorodzinne niskiej	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_19.1 4+070+4+413/P	TAK	-
24	4+068-4 +350	<b>MN2,3</b> - tereny zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej i szeregowej,	55/50	TAK	TAK		TAK	-
25	4+300-4 +400	<b>MN2</b> - tereny zabudowy jednorodzinnej bliźniaczej	55/50	TAK	TAK		TAK	-
26	4+300-5 -000	ROD Wiosna <b>ZZ</b> - tereny trwałych użytków zielonych, <b>ZD</b> - tereny ogrodów działkowych <b>IZD</b> - tereny ogrodów działkowych	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_19.1 4+070-4-413/P Ekran akustyczny E_19.2 4+413-4+465/P Ekran akustyczny E_19.3 4+465+4+573/P Ekran akustyczny F_19.4 4+545-5+183/P	NIE	-
27	4+300+4 +600	ROD Chryzantema. <b>3 ZNW</b> - tereny zieleni niskiej i wysokiej	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_19.1 4-070-4+413/P Ekran akustyczny E_19.2	NIE	-

						4+413-4+465/P Ekran akustyczny E_19.3 4-465-4+573/P		
28	4+550-5 +000	ROD Nad Wodą <b>4 ZNW</b> - tereny zieleni niskiej i wysokiej	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_19.3 4+465-4-573/P Ekran akustyczny E_19.4 4+545-5+183/P	NIE	-
29	5+000-5 +150	Istniejąca zabudowa mieszkaniowa przy: ul. Ceglarskiej 2, 4 <b>5U</b> - tereny usług różnych – utrzymanie, przebudowa, rozbudowa i uzupełnienie istniejącej zabudowy	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_19.4 4+545-5+183/P	NIE	Dopuszczona zabudowa mieszkaniowa jako przeznaczenie uzupełniające
30	5+250-5 +340	<b>4Un</b> - tereny usług różnych-nowe	60:50	TAK	TAK	BRAK	NIE	Dopuszczona lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej
31	5+300-5 +380	<b>17MN</b> - tereny mieszkaniowe o niskiej intensywności	55/50	TAK	TAK	BRAK	NIE	-
32	5+600-5 +800	<b>5Un</b> - tereny usług różnych-nowe	60:50	TAK	TAK	BRAK	NIE	Dopuszczona lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej
33	6+880 - 7+070	ROD Górnicza Radość <b>1ZD</b> - tereny ogrodów działkowych	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_22.1 6+947-7+134/P	NIE	-
34	10+180- 10+530	ROD Mostostal <b>Tereny rekreacyjno- wypoczynkowe</b>	60/-	TAK	TAK		NIE	-
35	10+908+ 10+908	ROD Matejko <b>1 ZD</b> - tereny ogrodów działkowych	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_26 9-784-11+074,6/P	NIE	-
36	11+000-1 1+074,6	<b>5 M</b> - tereny o funkcji mieszkaniowej	60/50	TAK	TAK		NIE	-
<b>STRONA LEWA</b>								
37	2+040-2 +420	<b>61UM, 62UM, 63UM</b> tereny usługowo- mieszkaniowe o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	BRAK	TAK	-
38	2+500-2 +585	<b>67UM</b> tereny usługowo- mieszkaniowe o wysokiej intensywności	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_3 2-476-2-603/l.	TAK	-

		zabudowy						
39	2+664+2 +700	14MW - tereny zabudowy mieszaniowo- usługowej	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_6 2+628+2+734/L Ekran akustyczny E_8 2+709+2+935/L	NIE	-
40	2-755+2 -834	1MW, 2MW - tereny zabudowy mieszaniowo- usługowej o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_8 2+709-2+935/L	TAK	-
41	2+976-2 +989	Istniejąca zabudowa mieszaniowa przy ul. Jagiellońskiej 24 4Ks - tereny związane z realizacją DTS i jej połączeń z układem komunikacyjnym	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_10 2+971+3+406/L	NIE	Dopuszczone utrzymanie istniejącej zabudowy oprócz sytuacji, w których wystąpi kolizja z rozwiązaniami komunikacyjnymi
42	2+917-3 +630	6MW, 7MW, 10MW, 12MW, 17MW - tereny zabudowy mieszaniowo- usługowej o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_10 2+971-3+406/L Ekran akustyczny E_12 3+437+3+626/L	NIE	-
43	3+026-3 +133	Istniejąca zabudowa mieszaniowa przy ul. Jagiellońskiej 26, 30 2U - tereny usług różnych – utrzymanie, przebudowa, rozbudowa i uzupełnienia istniejącej zabudowy	Standardy jak dla obiektów chroniony ch na terenach niechronio nych	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_10 2+971-3+406/L	TAK dla budynku ul. Jagiellońsk a 26	Zabudowa mieszaniowa jako przeznaczenie uzupełniające, dopuszczone utrzymanie istniejącej zabudowy mieszaniowej z zaleceniem przekształcania jej w kierunku usług
44	3+138-3 +400	3MW, 4MW - tereny zabudowy mieszaniowo- usługowej o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_10 2+971-3+406/L	TAK	-
45	3+700-4 +039	15MW, 16MW - tereny zabudowy mieszaniowo- usługowej o wysokiej intensywności zabudowy	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_15 3+676+3+798/L Ekran akustyczny E_16 3+855-4+351/L	TAK	-
46	4+042-4 +053	Istniejąca zabudowa mieszaniowa przy ul. Św. Cecylii 4, 2 ul. Błog. Czesława 52 3Ks - tereny związane	Standardy jak dla obiektów chroniony ch na	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_16 3+855-4+351/L	TAK dla budynku ul. Cecylii 4	Dopuszczone utrzymanie istniejącej zabudowy oprócz sytuacji, w których wystąpi kolizja

		z realizacją DTŚ	terenach mechro- nych					z rozwiązaniami komunikacyjnymi
47	4+063-4 +383	<b>MW1</b> - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej	60:50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_16 3-855-4+351/L Ekran akustyczny E_17 4+351-4+438/L	TAK	-
48	4+154-4 +672	<b>MN2, MN2,3, MN2</b> - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	55:50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_16 3-855-4+351/L Ekran akustyczny E_17 4+351-4+438/L Ekran akustyczny E_18 4+438-4+481/L Ekran akustyczny E_20 4+560-4+691/L	TAK	-
49	4+324-4 +622	<b>8MN, 9MN</b> - tereny zabudowy mieszkaniowej	55:50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_16 3+855-4+351/L Ekran akustyczny E_17 4+351-4+438/L Ekran akustyczny E_18 4+438-4+481/L Ekran akustyczny E_20 4+560-4+691/L	NIE	-
50	4+600+5 +050	<b>4 Un, 3 Un</b> - tereny usług różnych – nowe	60:50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_20 4-560-4+691/L	NIE	Dopuszczona lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej
51	5+800+6 +590	ROD Radość Górnica - <b>Tereny ogrodów działkowych</b>	60:-	NIE	NIE	BRAK	NIE	-
52	6+700+7 +030	ROD Radość Górnica <b>DTŚ Kup- 2/3</b> - tereny ulicy główniej ruchu przyspieszonego <b>Tereny ogrodów działkowych</b>	60:-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_21.1 6+492+6+860/L	NIE	-
53	6+900+7 +650	<b>Tereny mieszkaniowo usługowe o wysokiej intensywności zabudowy</b>	60:50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_21.2 6+860-6+942/L Ekran akustyczny E_21.3 6+942-7+783/L Ekran akustyczny E_22.2 7+071-7+752/Śr odek	NIE	-
54	7-700-8	ROD Radość	60:-	TAK	TAK	Ekran	NIE	



	-040	Górnicza - Tereny ogrodów działkowych				akustyczny E_21.3 6+942-7+783/L Ekran akustyczny E_22.2 7+071+7+752/Sr odek Ekran akustyczny E_23 7+783+8+091/L		
55	8+118-9 +100/L	IUS-tereny usług sportu i rekreacji	60/-	TAK	TAK	BRAK	TAK	-
56	8+600-8 +650/L	IMU -tereny mieszkaniowo-usługowe	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_24 8+650+8+725/L	TAK	Teren wzdłuż proj. łącznicy do ul. Roosevelta
57	9+600-1 0+000	Teren rekreacji w Parku Powstańców Śląskich	60/-	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_25.1	NIE	-
58	10+540- 10+700	ILO - tereny usług oświaty	55/-	TAK	TAK	9+458-10+660/ L	NIE	-
59	10+540- 10+800	IUM, 2UM -tereny usługowo-mieszkaniowe z dominacją funkcji usługowej	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_25.2 10+660-10+996 /L	NIE	-
60	10+540- 11+050	1M, 2M, 3M, 4M - tereny o funkcji mieszkaniowej	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_28 10+994,6-11+0 74,6/L	NIE	-
61	10+400-1 1+074,6	Obszary zabudowy mieszkaniowej	60/50	TAK	TAK	Ekran akustyczny E_25.1 9+458-10+660/ L Ekran akustyczny E_25.2 10+660-10+996 /L Ekran akustyczny E_28 10+994,6-11+0 74,6/L	NIE	-

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe w fazie realizacji będzie zróżnicowane. Kolizje inwestycji z ciekami wymagać będą przeprowadzenia regulacji tych cieków po uzyskaniu odpowiedniego pozwolenia wodnoprawnego. Ponadto, ze względu na prowadzenie prac ziemnych w dolinie Kłodnicy w obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi i w obszarze międzywał, niezbędne będzie również uzyskanie stosownego uzgodnienia z Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Gliwicach. W związku z kolizją inwestycji z siecią niewielkich powyroboiskowych oczek wodnych, konieczne będzie zasypianie części z nich. Z punktu widzenia zasobów wodnych w regionie

i retencji zlewni Kłodnicy, konieczność zasypania tych oczek nie będzie miała większego wpływu na stosunki wodne w rejonie inwestycji.

Prowadzonym pracom budowlanym towarzyszyć będą lokalne okresowe zaburzenia spływu powierzchniowego wód opadowych i roztopowych. W przypadku konieczności odprowadzania wód z placów budowy należy je uprzednio oczyścić z zawiesiny.

Planowany na całym odcinku drogowym system odwodnienia kanalizacją, z zastosowaniem niezbędnych urządzeń podczyszczających dla spełnienia dopuszczalnych norm, pozwoli wyeliminować zagrożenia wód powierzchniowych na etapie eksploatacji.

W związku z częściowym przebiegiem drogi w zasięgu triasowego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 330 „Gliwice”, w sentencji decyzji określono działania mające na celu minimalizację wpływu inwestycji na wody podziemne.

Podczas normalnie przebiegających prac budowlanych nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia wód podziemnych. Wykonawca powinien zadbać o sprawny sprzęt budowlany oraz przestrzeganie porządku na budowie, a także posiadać odpowiednie sorbenty na wypadek wycieku płynów eksploatacyjnych.

Zagrożenie przepływu wód podziemnych na etapie budowy może wystąpić w wyniku drenażu wód podczas prowadzenia prac ziemnych wymagających wykonania głębokich wykopów np.: przy realizacji tuneli oraz podczas realizacji dużych nasypów i poruszania się ciężkiego sprzętu. Największy zasięg i natężenie drenażu może wystąpić w miejscu, gdzie planowane wykopy będą wykonywane poprzecznie w stosunku do naturalnego nachylenia zwierciadła wód podziemnych. Należy zatem przewidzieć wykonanie mechanicznej pompowni wód drenażowych.

Rozsączanie wód należy prowadzić na terenie parku, aby w jak najmniejszym stopniu obniżyć poziom wód gruntowych w zasięgu drzewostanu parkowego. Oceniając wykształcenie litologiczne podłoża inwestycji, zmiana uwilgotnienia gruntów w przypadku ich odwodnienia nie będzie prowadzić do większych osiadań, jednakże wymagać będzie kontroli.

W związku z planowaną budową tuneli i koniecznością odwadniania wykopów oraz w związku z realizacją estakad w dolinie Kłodnicy, palowaniem i posadawianiem filarów, konieczne będzie opracowanie dokumentacji określającej warunki hydrogeologiczne i zawierającą wytyczne dla monitoringu wód podziemnych.

Podczas bezawaryjnej eksploatacji DTŚ nie przewiduje się występowania zagrożeń dla zasobów ani dla jakości wód podziemnych. Na odcinkach trasy biegnących w obszarze wysokiej ochrony wód podziemnych GZWP 330 „Gliwice”, odwodnienie drogi i odprowadzanie ścieków deszczowych może być realizowane jedynie do szczelnych rowów lub kolektorów, zdolnych przejąć i zatrzymać ewentualne spływy awaryjne w urządzeniach powiązanych z nimi.

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji, Inwestor powinien uzyskać niezbędne pozwolenia wodnoprawne (regulacja cieków, wykonanie urządzeń wodnych, szczególne korzystanie z wód), zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.).

W związku z realizacją przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne pochodzące z robót budowlanych, wyburzeń, demontażu elementów zagospodarowania terenu. Ilość gruntu niezbędna do wykonania nasypów będzie większa niż pozyskana z planowanych prac ziemnych, natomiast część gruntu z wykopów nie będzie nadawała się do wykorzystania i będzie stanowiła odpad. Na terenie prowadzenia prac związanych z realizacją przedsięwzięcia zostaną wyznaczone miejsca przeznaczone do

magazynowania wytworzonych odpadów. Odpady te będą gromadzone selektywnie w odpowiednio oznakowanych pojemnikach (kontenery lub sektory) zabezpieczonych przed możliwością zanieczyszczenia podłoża. Miejsce magazynowania odpadów winno być zlokalizowane jak najbliższej miejsca prowadzenia prac. Czas magazynowania odpadów nie powinien przekroczyć terminów określonych w przepisach szczegółowych tj. do chwili zebrania odpowiedniej ilości jednak nie dłużej niż 1 rok, a w przypadku odpadów przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwiania nie dłużej niż przez okres 3 lat. Ziemia z wykopów składowana będzie czasowo w sposób uporządkowany, w wyznaczonym miejscu – z podziałem na ziemię urodzajną i pozostałą. W przypadku wykorzystania ziemi z wykopów poza terenem przedsięwzięcia przeprowadzane winny być badania laboratoryjne określające czy ziemia spełnia standardy jakości gleby i ziemi określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002r. w sprawie standardów jakości gleby i standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165, poz. 1359). Zdjęta warstwa humusu winna zostać w całości wykorzystana na etapie prac wykończeniowych. Natomiast niewykorzystana do wbudowania w nasypy, ziemia z wykopów zostanie zagospodarowana w ramach rekultywacji przy pracach wykończeniowych przedsięwzięcia. W trakcie prowadzenia prac część destruktu asfaltowego (pochodzącego z demontażu dróg) będzie wykorzystana ponownie w produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych na gorąco.

W związku ze zróżnicowaniem wiekowym wyburzanej zabudowy istnieje duże ryzyko wystąpienia odpadów zawierających azbest. W związku z powyższym inwestor w pierwszej kolejności przed przeprowadzeniem prac wyburzeniowych winien przeprowadzić inwentaryzację wyrobów zawierających azbest oraz określić rodzaj azbestu (lokalizacja azbestu w obiekcie oraz ocena stanu technicznego wyrobu i określenie ryzyka emisji pyłu). Przed przystąpieniem do prac demontażowych (o ile inwestor i wykonawca nie mają całkowitej pewności, czy w usuwanych budynkach lub innych urządzeniach nie został zastosowany azbest) należy przeprowadzić laboratoryjne badania identyfikacyjne wyrobu, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów oraz warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649). Wyniki przeglądu, zgodnie z zał. 1 do ww. rozporządzenia należy udokumentować w „Ocenie stanu i możliwości bezpiecznego użytkowania wyrobów zawierających azbest”.

W sentencji decyzji zakazano wykorzystania do wbudowania ponownie w nasypy, odpadów o kodzie 17 05 08 – tłuczeń torowy (kruszywo inny niż wymieniony w 17 05 07), gdyż w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. u. nr 49, poz. 356) nie dopuszcza się tego rodzaju odpadów jako materiału do budowy wałów, nasypów kolejowych i drogowych [...]

Projektowana droga na etapie eksploatacji będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych oraz odpadów związanych z eksploatacją systemu odwodnienia. Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. Nr 62 poz. 628 z późn. zm.), administrator drogi będzie zobowiązany do prowadzenia ilościowej i jakościowej ewidencji tych odpadów. Winien również posiadać uregulowany stan formalno- prawny w zakresie gospodarki odpadami lub podpisać stosowne umowy z jednostkami posiadającymi zezwolenie na gospodarowanie tego rodzaju odpadami.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez inwestora, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko został sporządzony w oparciu o terenową inwentaryzację przyrodniczą z uwzględnieniem faktycznego zakresu planowanych prac.

W wyniku ww. analizy stwierdzono, co następuje.

Projektowana inwestycja położona jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Ze względu na odległość realizowanego przedsięwzięcia (około 11 km) od najbliższego obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko- Bytomskie nie wystąpią zagrożenia dla gatunków, dla ochrony których wyznaczono ten teren.

Bezpośrednie oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie realizacji związane będzie z zajętością terenu. Poza terenami zurbanizowanymi i zainwestowanymi, droga będzie przechodzić przez tereny zieleni (Rodzinne Ogródki Działkowe) oraz tereny parkowe o charakterze leśnym.

Realizacja inwestycji w wariantcie preferowanym spowoduje oddziaływania na środowisko przyrodnicze zarówno Gliwic, jak i Zabrze.

Największe oddziaływania na środowisko przyrodnicze Gliwic przewiduje się:

- na wysokości parku Chopina, gdzie potencjalnie może wystąpić efekt drenujący spowodowany przez wykop oraz zagrożenie dla rosnącego na jego terenie drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenażowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej.
- w sąsiedztwie projektowanego węzła DTŚ z A1 w ramach działań zabezpieczających nakazano ograniczenie ilości zasypywanych oczek wodnych w rejonie przedmiotowego węzła.

Ponieważ tereny zadrzewione są dogodnymi siedliskami szczególnie dla ptaków, konieczne jest ograniczenie wycinki drzew i krzewów do niezbędnego minimum i prowadzenie jej poza okresem lęgowym ptaków.

Na trasie projektowanej drogi stwierdzono stanowiska roślin chronionych tj.: konwalii majowej, kaliny koralowej, kruszyny pospolitej, marzanki wonnej. Ze względu na fakt, że są to gatunki powszechnie występujące, usunięcie ich nie wpłynie na liczebność i stabilność populacji lokalnych. Doprecyzowanie warunków dot. zniszczenia tego siedliska nastąpi na etapie wydawania decyzji w trybie art. 56 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.).

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zinwentaryzowano stanowisko występowania listery jajowatej oraz siedlisko łąkowe w dolinie potoku Guido. Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym nie będzie kolidować z ww. wartościami przyrodniczymi.

Inwestycja będzie wiązać się z likwidacją części zbiorników wodnych w rejonie projektowanego węzła DTŚ z autostradą A1. W związku z tym nałożono warunki mające na celu minimalizację tych działań.

Znaczna część terenów doliny Kłodnicy i potoku Guido zostanie zachowana poprzez budowę estakad, dzięki którym możliwe będzie zachowanie funkcji przyrodniczej tych terenów., w tym siedlisk oraz szlaków migracji fauny ( w tym płazów).

W ramach działań minimalizujących negatywne oddziaływanie, przewiduje się wykonanie zastępczego zbiornika wodnego w km 4+850 oraz zastępczych zbiorników wodnych w km ok. 6+500, położonych możliwie blisko likwidowanych siedlisk. Likwidacja istniejących zbiorników powinna być wykonana pod nadzorem przyrodnika, a także poprzedzona uzyskaniem zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, co wynika z art. 56 ust.2 ustawy o ochronie przyrody.

W dolinie Kłodnicy, łącznice węzłów łączących DTŚ z ul. Królewskiej Tamy i z ul. Kujawską, a także odcinki DTŚ i łącznic projektowanego węzła DTŚ z autostradą A1 i urządzenia odwadniające muszą być zabezpieczone przed wchodzeniem płazów na jezdnię. Zabezpieczony przed przedostaniem się płazów winien być także plac budowy. Jego izolacja winna uniemożliwić zasiedlanie powstających zalewisk przez płazy.

Na analizowanym terenie występują tylko korytarze ekologiczne o znaczeniu lokalnym, obejmujące doliny cieków wodnych.

Projektowana droga nie przetnie korytarzy migracyjnych dużych zwierząt. Nie jest więc uzasadnione lokalizowanie przejść dla średnich i dużych zwierząt.

Projektowana droga będzie natomiast stanowić barierę uniemożliwiającą przemieszczanie się zwierząt w obszar zwartej zabudowy po północnej stronie Parku im. Powstańców Śląskich w Zabrze. Realizacja estakady pozwoli na zachowanie naturalnego ciągu migracyjnego wzdłuż doliny potoku Guido.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, a w szczególności przy pracach związanych z robotami ziemnymi, wycinką drzew i krzewów, prowadzoną w okresie lęgowym oraz z przenoszeniem zwierząt ze stref zagrożenia, zapewniony zostanie nadzór przyrodniczy. Odcinkowo dopuszczono także wycinkę w okresie lęgowym, pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego.

Zapewniono warunek zabezpieczenia drzew pozostałych do zachowania m.in. poprzez osłonięcie pni przed uszkodzeniami mechanicznymi i przed przesuszeniem korzeni oraz określono warunki wykonywania prac w obrębie rzutu korony drzew.

Przewidziane w projekcie budowlanym, nasadzenia zieleni wysokiej, pozwolą na zrekompensowanie, w znacznym stopniu, ubytków w składnikach przyrodniczych terenów, przez które przebiegać będzie inwestycja.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia może negatywnie wpłynąć na warunki bytowania zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym. Mając na uwadze konieczność możliwie maksymalnego ograniczenia negatywnych skutków realizacji przedsięwzięcia dla środowiska przyrodniczego, nałożono na inwestora szereg warunków w zakresie ochrony fauny, w tym obowiązek prowadzenia prac w sposób niepowodujący powstawania pułapek, z których ucieczka zwierząt byłaby niemożliwa, gwarantujący ucieczkę zwierząt z miejsc zagrożenia, a w przypadku braku takiej możliwości zapewniający przeniesienie zwierząt poza rejon objęty inwestycją. Roboty budowlane winny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym. Osoba realizująca zadania związane z tym nadzorem będzie właściwa do stwierdzenia potrzeby odłowienia i przeniesienia zwierząt, które się przedostały na teren budowy.

Przewidziane na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia działania, polegające m.in. na zabezpieczeniu placu budowy a także drogi i infrastruktury towarzyszącej przed wtargnięciem zwierząt i polegające na montażu odpowiedniego wyгородzenia, zapewnieniu możliwości swobodnej ucieczki zwierząt ze stref zagrożenia oraz prowadzeniu robót pod nadzorem przyrodniczym, gwarantować będą utrzymanie lokalnych populacji dziko żyjących zwierząt we właściwym stanie ochrony.

W celu zmniejszenia efektu bariery określono wymiary projektowanych przepustów, tak aby pełniły funkcje przejść dla zwierząt

Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi zaproponowano działania minimalizujące te zderzenia. Nałożono obowiązek zastosowania barwionego szła lub wprowadzania na przezroczyste ekrany akustyczne pionowych pasków o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie. Zieleni winna zostać zaprojektowana tak, aby nie tworzyła korytarzy prowadzących do tych ekranów oraz nie powodowała koncentracji ptaków w tych miejscach.

W decyzji określono również warunki prowadzenia monitoringu wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, którego celem winna być analiza zaproponowanych działań minimalizujących i skuteczność ochrony.

Wskazano na zasadność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, z uwagi na potrzebę analizy stanu środowiska przyrodniczego, które ulega zmianom w wyniku prowadzonych robót budowlanych związanych z realizacją autostrady A1. Przedstawiona analiza winna zawierać informacje w formie tekstowej i graficznej oraz uwzględniać:

- tereny, gdzie nastąpi całkowita lub częściowa likwidacja miejsc rozrodu płazów oraz tereny określone jako siedliska zastępcze,
- obszary, które mają decydujące lub potencjalne znaczenie dla utrzymania właściwego stanu ochrony lokalnych populacji płazów,
- dokładną lokalizację przepustów, elementów naprowadzających i uniemożliwiających wejście zwierząt na drogę;

Najbardziej znaczące oddziaływanie na etapie budowy DTŚ będzie związane z przewidywanymi wyburzeniami, spowodowanymi bezpośrednią kolizją planowanej drogi oraz urządzeń ochronnych wykonywanych dla dotrzymania standardów klimatu akustycznego z budynkami. Wyburzenia będą bezpośrednio wpływały na krajobraz kulturowy i będą miały charakter nieodwracalny. Niemniej jednak wybrany wariant realizacji przedsięwzięcia mimo, iż przebiega najbliżej zabytkowego średniowiecznego układu miasta, z uwagi na fakt, iż wykorzystuje niezagospodarowany ślad dawnego Kanału Kłodnickiego, generuje konieczność wyburzenia tylko 1 obiektu o charakterze zabytkowym.

Prace ziemne związane z wykopaniem i przygotowaniem podłoża będą powodowały oddziaływania wibracyjne przenoszące się w gruncie, które mogą oddziaływać na znajdujące się w sąsiedztwie budynki. Jako obiekty potencjalnie najbardziej narażone na oddziaływanie wibracji ocenia się budynki Palmiarni na terenie Parku im. F. Chopina. Są to przeszklone obiekty o stalowej, ażurowej konstrukcji, które mogą łatwo absorbować wibracje. W związku z powyższym przewidziano wykonanie ekspertyzy w zakresie konieczności zastosowania przegród antywibracyjnych, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, wykonanie przedmiotowych zabezpieczeń oraz prowadzenie odpowiedniego monitoringu podczas prac budowlanych powodujących wibracje.

Realizacja wykopów może spowodować obniżenie wód gruntowych, co może prowadzić do osiadania podłoża i naruszenia konstrukcji budynków na etapie budowy i eksploatacji. Sprezycowanie wielkości zasięgu oddziaływania wymaga opracowania ekspertyzy hydrogeologicznej dla wybranego wariantu, która powinna określać wpływ odwodnienia na tereny przyległe.

Cała trasa DTŚ będzie wymagała nadzoru archeologicznego. Stanowisko archeologiczne znajdujące się na trasie DTŚ będzie wymagało uprzedniego wykonania badań ratowniczych. Natomiast w zasięgu stref OW (obserwacji archeologicznej) na wysokości ul. Portowej oraz strefy KW (ochrony archeologicznej), prace ziemne będą uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W celu ochrony zabytków na obszarze planowanego przedsięwzięcia opracowano wytyczne do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków, odkrywanych w trakcie budowy oraz program zabezpieczeń istniejących zabytków przed negatywnymi oddziaływaniami planowanego przedsięwzięcia oraz dla ochrony krajobrazu kulturowego.



Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływania na stanowisko archeologiczne i strefy obserwacji lub ochrony archeologicznej.

Jednym z najistotniejszych elementów nowego sposobu zagospodarowania terenu, z punktu widzenia ekspozycji krajobrazu kulturowego, będą ekrany akustyczne. Są one wymagane dla zachowania standardów jakości klimatu akustycznego i stanowią priorytet. Oddziaływania na ten aspekt środowiska, związane z zastosowaniem ekranów akustycznych będą stałe i nieodwracalne. Największe oddziaływanie na krajobraz kulturowy będzie wynikać z rozdzielania przestrzeni elementami liniowymi na długich odcinkach. Niemniej jednak zjawisko to wystąpiło by najsilniej w przypadku realizacji wariantu 3 w ciągu ul. Świętojańskiej, Opolskiej i Dąbrowskiego. W wariantcie preferowanym oddziaływanie związane z dzieleniem przestrzeni będzie zróżnicowane. Pozytywnym aspektem tej realizacji będzie przebieg DTŚ w śladzie dawnego Kanału Kłodnickiego, przewidzianego od dawna pod budowę trasy. Na odcinku między ulicą Berbeckiego, a Dworcową trasa przebiegać będzie częściowo w tunelu, co umożliwi bardziej harmonijne zagospodarowanie jej otoczenia.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z wykorzystywaniem substancji niebezpiecznych, których występowanie na terenie zakładu mogłoby spowodować jego zaliczenie do zakładów o dużym lub zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii.

W trakcie prowadzonej oceny oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia rozpatrzono uwagi i wnioski zgłoszone przez strony oraz inne osoby w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa.

1. Odnosząc się do negatywnej opinii Pani Bronimiry Berezowskiej i Pana Marka Berezowskiego (pismo - 12.04.2010r.) o projekcie poprowadzenia Drogowej Trasy Średnicowej przez centrum miasta Gliwice w proponowanym śladzie i sprzeciwu wobec jego realizacji, należy zwrócić uwagę, że opinia ta odnosi się do istniejącego znacznego przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i zanieczyszczeń powietrza.
2. Odnosząc się do wniosków Państwa Marii i Zygmunta Borkowskich, zawartych w piśmie z dnia 12 kwietnia 2010 r., informuję, że:
  - postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4, według wariantu 1 (1B), zostało przeprowadzone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z dnia 17 listopada 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz 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 z późn. zm.). Obwieszczeniem z dnia 11 marca 2010 r. strony postępowania oraz zainteresowane postępowaniem społeczeństwo zostało poinformowane o możliwości zapoznania się z dokumentami w siedzibie organu, w godz. 7.30-15.30, tj. w czasie godzin urzędowania Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, określonych w Regulaminie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach. W obwieszczeniu tut. organ podał również informację o planowanej rozprawie administracyjnej. O terminie i miejscu rozprawy tut. organ powiadomił odrębnym obwieszczeniem z dnia 23 kwietnia 2010 r. Miejscem rozprawy jest siedziba organu wzywającego, w tym



przypadku miasto Katowice. Ponieważ siedziba organu prowadzącego postępowanie mieści się w Katowicach, a nie w Gliwicach, podanie do publicznej wiadomości odbywa się również poprzez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń organu prowadzącego postępowanie. Obwieszczenie przekazywane jest także do urzędów miast na terenie, których realizowane jest przedsięwzięcie,

- oddziaływanie przedsięwzięcia na wskazane obiekty (Szpital Onkologiczny, ulicę Zwycięstwa, Palmiarnię) zostało przedstawione w raporcie w części dotyczącej analizowanych wariantów,
  - konieczność zastosowania ekranów akustycznych wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 późn. zm.), zgodnie z którą ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszenie poziomu hałasu, co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Z uwagi na prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych,
  - wysiedlenia i wyburzenia prowadzone są zgodnie z ustaleniami w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i nie wynikają z obecnie prowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko,
  - w raporcie opisano i oceniono warianty przebiegu DTŚ z uwzględnieniem wariantu preferowanego, co jest zgodne z art. 66 ustawy z 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 z późn. zm.). Przebieg trasy wg wariantu preferowanego znajduje swoje uzasadnienie we wcześniejszych dokumentach planistycznych i strategicznych,
  - przebieg DTŚ w wariantcie 1, w tunelu wymagać będzie wykonania drenażu na poziomie zwierciadła wód podziemnych i odprowadzenia nadwyżek do systemu drenażowego i rozsączającego na wysokości Parku im. Chopina. Ma to na celu zapewnienie żywotności roślinności parkowej,
  - w przeprowadzonej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na jakość powietrza uwzględniono wartości tła uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 16 poz. 87). Aktualny stan jakości powietrza dla terenu przedsięwzięcia został określony przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009r. W związku z tym, że dopuszczalne stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło tej substancji w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku.
3. Odnosząc się do uwag Pani Bożeny Grzeszczak (pismo 12.04.2010r.), należy zauważyć, że wniosek dotyczy zabudowy ekranu na odcinku Z1 ul. Wolności 395. Prowadzona ocena oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko nie dotyczy tego odcinka DTŚ.

4. Odnosząc się do wniosków i uwag Pani Magdaleny Żmudzińskiej – Nowak (pismo z 10.04.2010r.), należy zauważyć, że:

- zespół ekspertów powstał z inicjatywy Wojewody Śląskiego w celu doprowadzenia do wyjaśnienia kwestii przebiegu DTS przez Miasto Gliwice. Działalność zespołu nie została zakończona wiążącym prawnie ustaleniem,
- ostateczny zakres wszystkich zaleceń Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Katowicach został określony w piśmie z 5 lutego 2010 r. Wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego określa art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.). Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących zabytków chronionych w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, sporządzony na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Ochrona obiektów zabytkowych jest również uwzględniona w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- sporządzony raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4 zawiera informacje dotyczące autorów i wykaz opracowanych przez nich zagadnień. Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 19 cyt. wyżej ustawy raport powinien zawierać nazwisko osoby lub osób sporządzających,
- z treści pisma nie wynika, jakie konsultacje należy przedłużyć. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństw w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) określa termin trwania konsultacji społecznych. Natomiast tzw. konsultacje inwestorskie nie są prowadzone na podstawie przepisów tejże ustawy,
- każdy wariant trasy powoduje oddziaływania, które wymagają odpowiednich zabezpieczeń. Przy ocenie oddziaływania na środowisko ważne jest czy są możliwości eliminacji bądź minimalizacji wpływu przedsięwzięcia na środowisko. Koszty i trudności techniczne nie są oceniane w takim postępowaniu. Tutejszy organ w punkcie 2 niniejszej decyzji określił warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

5. Odnosząc się do uwag Pana Henryka Zubel (pismo 12.04.2010r.), należy zauważyć, że:

- na obszerny zakres raportu ma wpływ lokalizacja i rodzaj planowanego przedsięwzięcia, zasięg oddziaływania oraz konflikty społeczne,
- przekazane organowi dokumenty dotyczące działania zespołu ekspertów (z udziałem architektów krajobrazu, historyków sztuki, urbanistów i architektów) świadczą, że zespół powstał z inicjatywy Wojewody Śląskiego, w celu doprowadzenia do wyjaśnienia kwestii przebiegu DTS przez Miasto Gliwice. Działalność zespołu nie została zakończona wiążącym prawnie ustaleniem.

- w raporcie odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawiono program zabezpieczeń istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz wytyczne do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków.
  - w przeprowadzonej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na jakość powietrza uwzględniono wartości tła uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87). Aktualny stan jakości powietrza dla terenu przedsięwzięcia został określony przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009r. W związku z tym, że dopuszczalne stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło tej substancji w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku,
  - przebieg DTŚ w wariantcie 1, w tunelu wymagać będzie wykonania drenażu na poziomie zwierciadła wód podziemnych i odprowadzenia nadwyżek wód do systemu drenażowego i rozsączającego na wysokości Parku im. Chopina. Ma to zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej.
  - konieczność zastosowania ekranów akustycznych wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 późn. zm.), zgodnie, z którą ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie. lub zmniejszenie poziomu hałasu, co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Z uwagi na prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych. W wariantcie preferowanym na odcinku, na którym planowana jest realizacja tunelu, nie jest zachodzi konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych. Szybki rozwój systemów nowej generacji powoduje, że w okresie realizacji odcinków DTŚ będzie można zastosować bariery dźwiękochłonne, które będą dostosowane do otaczającej zabudowy.
  - w niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.
6. Odnosząc się do uwag Pana Zbigniewa Sasiadek (12.04.2010r.), należv zauważyć, że:
- przedłożony raport uwzględnia opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia budowy dalszych odcinków DTŚ (wariant 0).
  - rozprawa administracyjna odbyła się w dniu 10 maja 2010 r. w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach. Tut organ nie posiada sali dla tak dużej grupy osób.
  - na etapie eksploatacji przedsięwzięcie na niektórych odcinkach, mimo zastosowania technicznych środków minimalizujących, będzie oddziaływać ponadnormatywnie na klimat akustyczny i jakość powietrza poza terenem, do którego zarządca drogi posiadać będzie tytuł prawny. Wobec tego określono obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Granice tego obszaru zostały wyznaczone jako korelacja oddziaływania w zakresie hałasu i powietrza.

7. Odnosząc się do uwag Pani Justyny Łuksza i Pana Borysa Cymbrowskiego (pisma z dnia 12.04.2010r.), należy zauważyć, że :

- w swoich uwagach z dnia 12 kwietnia 2010 r. osoby te nie sprecyzowały, które z opinii ekspertów, zwłaszcza architektów i urbanistów, nie zostały uwzględnione przy przeprowadzaniu DTŚ przez centrum Miasta Gliwice.
- obszerna zawartość raportu wynika z konieczności uwzględnienia wymogów art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) a także z charakteru i zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i konfliktów społecznych,
- Inwestor dokonał analizy konfliktów społecznych oraz przeprowadził konsultacje społeczne w tej sprawie przy zastosowaniu formy elektronicznej i papierowej. Z dokonanej analizy wynika, że około 96,3% biorących udział w ankiecie mieszkańców Gliwic, uważa budowę DTŚ w tym mieście za potrzebną. Za najlepszy w Gliwicach został uznany wariant 1 AB z poparciem 82,4% mieszkańców. Wariant 2 uzyskał poparcie 7,8% mieszkańców, wariant 3 – 2,1%, a wariant 4 - 3,6%. Pozostali wskazali inne rozwiązania. Omówiono również kwestie związane z przemieszczeniem się ludności. Inne poruszone kwestie dotyczą planowanej lokalizacji drogi w wariantcie preferowanym. DTŚ przebiega po śladzie wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Należy domniemywać, że prowadzone zmiany na rynku nie są związane z wpływem planowanej drogi na środowisko,
- w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie oceny prowadzone były konsultacje społeczne, w ramach których każdy miał prawo wniesienia uwag i wniosków,
- do syndromu NIMBY tut. organ nie odnosi się, brak potrzeby kontynuowania tego wątku,
- dokumenty zgromadzone w toku prowadzonego postępowania, nie dają podstaw do stwierdzenia, że dokonując oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przyjęto niewłaściwe prognozy ruchu. Doniesienia środków masowego przekazu o domniemyanych kierunkach w zarządzaniu autostradami płatnymi nie mogą stanowić podstawy do uznania metody dokonania oceny za błędną.

8. Odnosząc się do uwag Pana Krzysztofa Kafki (pismo z 11.04.2010r.), należy zauważyć, że:

- planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4 (dotyczy całego miasta Gliwice oraz odcinków Z3 i Z4 w Zabrze). Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257 poz. 2573 z późn.zm.), realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
- na terenie Parku im. Chopina w Gliwicach może wystąpić efekt drenujący spowodowany przez wykop oraz zagrożenie dla rosnącego na jego terenie drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenazowych ma wspomagać i zapewnić właściwą

- żywołność roślinności parkowej. Brak jest negatywnego oddziaływania analizowanych wariantów DTŚ na Park im. B. Chrobrego,
- z dotychczasowych ustaleń wynika, że odcinek Autostrady A4 od węzła Kleszczów do istniejącego miejsca poboru opłat w Mysłowicach będzie bezpłatny,
  - realizacja przedsięwzięcia wymaga określenia warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji, które zobowiązują wykonawcę do prowadzenia robót w sposób powodujący jak najmniejsze oddziaływanie, poprzez prowadzenie ich na skalę umożliwiającą zabezpieczenie odkładanej lub układanej warstwy ziemnej, prawidłowe utwardzenie dróg dojazdowych do frontu robót, unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej, eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym, zraszanie: powierzchni dróg dojazdowych do miejsca budowy, miejsc pozyskiwania i przemieszczania materiału, stanowisk stertowania na placach składowych materiału przewidzianego do późniejszego ich wykorzystania, stanowisk załadunku surowców pylistych na samochody oraz materiałów pylistych wywożonych z terenu budowy, wyposażenie pojazdów transportujących materiały używane lub powstające na budowie, w plandeki zapobiegające pyleniu i zsuwaniu się materiałów w czasie ich transportu, czyszczenie na bieżąco miejsc położonych w pobliżu wykonywanych prac budowlanych. Budowa trasy DTŚ nie będzie wymagała tworzenia objazdów dla istniejącego ruchu pojazdów poruszających się po drogach przylegających do planowanego terenu przedsięwzięcia. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (godz. 6.00- 22.00). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie będą spełniały wymogi dopuszczające je do użytku i będą w pełni sprawne technicznie. Zalecono stosowanie do prac budowlanych specjalistycznego sprzętu opartego na najnowszych technologiach.
  - wymagania, jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego określa art.66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.). Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zabytków chronionych. Ochrona obiektów zabytkowych jest uwzględniona w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
  - na odcinkach DTŚ z uwagi na jej przebieg przez tereny zabudowy śródmiejskiej, zostaną zastosowane przezroczyste ekrany akustyczne. Ekrany zostaną wkomponowane w krajobraz.
  - W czasie analizowania raportu przeanalizowano również wariant „0”.
9. Odnosząc się do uwag Pani Katarzyny Lisowskiej i Pana Andrzeja Pieczvraka (pisma z 12.04.2010r.), należy zauważyć, że:
- zespół ekspertów został powołany z inicjatywy Wojewody Śląskiego w celu doprowadzenia do wyjaśnienia kwestii przebiegu DTŚ przez Miasto Gliwice. Działalność zespołu nie została zakończona żadnym wiążącym ustaleniem.

- przebieg Drogowej Trasy Średnicowej od 1977 r. ma odzwierciedlenie w Planie Zagospodarowania Województwa Śląskiego jako trasa drogowa relacji Katowice Gliwice o łącznej długości 31,3 km. Prace nad przebiegiem DTŚ w wariantach Gliwice i Zabrze prowadzono w latach 90-tych XX wieku, kiedy kryteria analizy uwarunkowań środowiskowych wariantów nie były tożsame z obecnie obowiązującymi. Nie przewidywały w szczególności konieczności wariantowania lokalizacyjnego przy realizacji przedsięwzięcia zgodnie z ustaleniami planu miejscowego. Kolejna zmiana ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska wprowadziła ten wymóg. W uwagach nie wskazano, które wcześniejsze warianty zostały odrzucone,
- dla trasy DTŚ rezerwowany był w planach zagospodarowania w Gliwicach, korytarz przebiegu wariantu 1(A,B) i w Zabrzu wariantu 1A. W korytarz ten wpisuje się analogicznie wariant 2, a także warianty 3 i 4 na odcinkach prowadzących po śladzie wariantu 1A,
- w przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono wartości tła, uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska. Zgodnie z wymogiem ww. rozporządzenia stężenia uśrednione dla roku zostały określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009 r. znak M/7620/1413/2009ap. W związku z tym, że stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku,
- dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu) przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach (dane pomiarowe do oceny tzw. klas stabilności są możliwe tylko do pozyskania ze stacji synoptycznej) i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatru ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrzu i Bytomiu na podstawie oryginalnej metodyki IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż. Metodyka ta ma na celu uwzględnienie warunków topograficznych miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do obliczeń różę wiatrów, jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrza i Gliwic,
- dokumenty zgromadzone w toku prowadzonego postępowania, nie dają podstaw do stwierdzenia, że dokonując oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przyjęto niewłaściwe prognozy ruchu. Doniesienia środków masowego przekazu o domniemyanych kierunkach w zarządzaniu autostradami płatnymi nie mogą stanowić podstawy do uznania metody dokonania oceny za błędną,
- oceniono wpływ planowanej drogi na poszczególne elementy krajobrazu kulturowego na etapie jej realizacji (wyburzenia) i eksploatacji (oddziaływanie zanieczyszczeń i wibracji), wskazano wytyczne do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków na obszarze planowanego przedsięwzięcia oraz odkrywanych w czasie budowy. Określono także program zabezpieczeń istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz ochrony krajobrazu kulturowego,



- Inwestor dokonał analizy konfliktów społecznych oraz przeprowadził konsultacje społeczne w tej sprawie. W analizie stopnia akceptacji społecznej poszczególnych wariantów projektowanej DTŚ w Gliwicach wykorzystano wyniki przeprowadzonych w październiku 2009 roku konsultacji społecznych (rozumianych nie tylko, jako wyniki nadesłanych ankiet, ale uwzględniono również treść zebranych uwag i opinii składanych na spotkaniach konsultacyjnych). W trakcie konsultacji przeprowadzono ankietowanie uczestników poprzez portal internetowy jak i drogą pocztową. Jak wynika z dokumentów przedstawionych przez inwestora, wpłynęło 1582 ankiet wypełnionych elektronicznie oraz 642 ankiety wypisane odręcznie. Z dokonanej analizy wynika, że około 96,3% biorących udział w ankiecie mieszkańców Gliwic, uważa budowę DTŚ w tym mieście za potrzebną,
  - zgodnie z art. 66 ustawy z 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 z późn. zm.) raport powinien zawierać streszczenie w języku niespecjalistycznym. W streszczeniu należy odnieść się do każdego elementu raportu,
  - w ramach prowadzonego postępowania obwieszczeniem z 11 marca 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował m.in. o możliwości zapoznania się z materiałami w siedzibie organu w Katowicach przy ul. Powstańców 41 A, w godzinach pracy organu, o możliwości składania uwag i wniosków od 22 marca 2010 r. do 12 kwietnia 2010 r. o planowanym przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. W okresie konsultacji 6 osób zapoznało się z dokumentacją w siedzibie organu,
  - budowa tras miejskich o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie podróży. Analiza ruchu w raporcie wykazuje, że ruch tranzytowy na odcinku gliwickim jest niewielki,
  - dla terenów będących w zasięgu ponadnormatywnego hałasu mimo budowy ekranów lub terenów, gdzie nie będzie możliwości budowy ekranów, istnieje konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
  - obowiązująca ustawa z 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 z późn. zm.) nie wymaga, aby w opracowywaniu raportu uczestniczyli architekci krajobrazu, i historycy sztuki.
  - planowana droga w wariantach 1 i 2 wykorzystuje naturalny ślad Kanału Kłodnickiego. Będzie ona kontynuacją ważnej drogi wodnej jaką był Kanał Kłodnicki. Należy zaznaczyć, że DTŚ może przyczynić się do scalenia, obecnie podzielonego korytem tego Kanału, miasta Gliwice.
  - należy uznać, że bezpośrednie oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie realizacji związane będzie z zajętością terenu. Poza terenami zurbanizowanymi i zainwestowanymi droga będzie przechodzić przez tereny zieleni (Rodzinne Ogródki Działkowe), tereny parkowe o charakterze leśnym.
10. Odnosząc się do uwag Pana Dariusza Nowaka (pismo z 10.04.2010r.), należy zauważyć, że:
- ostateczny zakres wszystkich zaleceń Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Katowicach został określony w piśmie z 5 lutego 2010 r. Wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego określa art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na



środowisko (Dz.U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.). Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Ochrona obiektów zabytkowych jest również uwzględniona w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

- odnosząc się do zarzutu, że w opracowywaniu raportu oddziaływania na środowisko nie brali udziału urbanisci, architekci, architekci krajobrazu, historycy sztuki, informując, że przepisy prawa ochrony środowiska nie stawiają takiego wymogu.
- z analizy natężenia ruchu przedstawionego w raporcie wynika, że na gliwickim odcinku Drogowej Trasy Średnicowej, ruch tranzytowy będzie śladowy. Budowa wewnętrznych obwodnic centrum miast Gliwic i Zabrze nie była przedmiotem postępowania w tut. organie. Podstawą prognoz dla sieci są obowiązujące dokumenty planistyczne.
- tut. organ nie brał udziału w konsultacjach społecznych przeprowadzanych na zlecenie wnioskodawcy w październiku 2009r., tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.
- mając na uwadze postulaty części mieszkańców Gliwic co do sposobu poprowadzenia DTŚ w mieście wykonano dodatkowe prognozy ruchu dla następujących założeń:
  - o DTŚ w przebiegu zakończonym do autostrady A1,
  - o DTŚ przerwana na odcinku: A1 – ul. Kujawska (droga w mieście spełnia wyłącznie funkcję wewnętrzną).

Kwestia prognozowanego ruchu została przedstawiona przez wykonawcę raportu na rozprawie administracyjnej. W prognozowaniu ruchu uwzględniono wszystkie planowane inwestycje miejskie, które mogą przesądzić o realizacji DTŚ.

- zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 17 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), w raporcie należy wskazać: „Zastosowane metody badawcze i obliczeniowe wraz ze wskazaniem trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport”. Dotyczy to niedoskonałości metodyk, trudności i obiektywnych braków wiedzy.
  - dla potrzeb projektowania DTŚ wykorzystano System Informacji Geograficznej. Dokonano pełnego zgeokodowania lokalizacji ludności w obszarach miast: Gliwice, Zabrze oraz Ruda Śląska, co stało się podstawą do weryfikacji danych do rejonów komunikacyjnych w modelu ruchu stanu istniejącego. Pełny zakres analiz przestrzennych ludności zawarto w raporcie.
11. Odnosząc się do uwag Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic” (pismo z 12.04. 2010r.) należy zauważyć, że:
- podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie ze sobą miast położonych w centralnej części Aglomeracji Górnośląskiej oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast

korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Racjonalne projektowanie układów komunikacyjnych wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych. Po stronie wschodniej są to drogi krajowe nr 79 i 86, a po stronie zachodniej droga krajowa nr 88. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym aglomeracji. Znaczenie DTŚ można zauważyć na już zrealizowanych odcinkach trasy, po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Jej zakończenie na węźle z autostradą A1, a nie z DK 88, pozbawiłoby należytej obsługi komunikacyjnej centrum Gliwic, jednego z największych miast Aglomeracji.

- raport oddziaływania na środowisko odnosi się do zagrożeń jakie spowodować może obniżenie się poziomu wód podziemnych dla zieleni parkowej na terenie parku Chopina. Głównym źródłem wilgoci dla roślinności parkowej (m.in. w Parku Chopina) są wody opadowe. Na terenie Parku im. Chopina może wystąpić efekt drenujący spowodowany przez wykop oraz zagrożenie dla rosnącego na jego terenie drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenażowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej. Nie stwierdzono negatywnego wpływu obniżenia się poziomu wód na sąsiadująca zabudowę.
- w związku z utworzeniem obszaru ograniczonego użytkowania konieczne będą wyburzenia i zmiana przeznaczenia funkcji obiektów budowlanych. Liczba przesiedlanych osób w wymienionych w uwagach wariantach 1 i 4 wynosi (wyburzenia + zmiana funkcji):  
 wariant I -  $104 + 384 = 488$   
 wariant IV -  $420 + 35 = 455$ ,
- analiza raportu wykazała, że podano informacje o skutkach zdrowotnych. Odnosnie spostrzeżenia o trzykrotnie wyższym prognozowanym wzroście wskaźników umieralności w wariantcie 1 w porównaniu z wariantem 4 - prawdą jest, iż liczbowo występują takie różnice pomiędzy wariantami. Istotne jest, że wielkości współczynnika wzrostu wskaźników umieralności wzrosną o 1.6 promila (średnio o kilka dziesiątych części promila). Oznacza to, że dla populacji Gliwic lub Zabrze (tj. ok. 200 000) prognozowana liczba dodatkowych zgonów, w wyniku oddziaływania planowanego przebiegu trasy DTŚ, nie osiągnie nigdzie 1 dodatkowego zgonu na rok. W związku z powyższym oddziaływanie na zdrowie jest znikome oraz nie może stanowić kryterium hierarchizacji wariantów, mimo iż istnieją różnice liczbowe pomiędzy wariantami,
- jak wynika z raportu, dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu) przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatrów ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrzu i Bytomiu na podstawie oryginalnej metodyki IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż. Metodyka ta uwzględnia warunki topograficzne miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do

obliczeń różę wiatrów jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrze i Gliwic.

- w raporcie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87), przyjęto wartości tła na podstawie informacji Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska zawartej w piśmie nr M/7620/1413/2009/ap. Dla nieokreślonego poziomu ditlenku siarki przyjęto, zgodnie z ww. rozporządzeniem, 2 mikrogramy/m<sup>3</sup> tj. 10 % wartości odniesienia. Nieprawdziwe są natomiast wartości tła podane w punktach 1÷3 pisma Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic”, rzekomo zastosowane w obliczeniach poziomów zanieczyszczeń. Do obliczeń przyjęto poziom skażenia benzenem w Gliwicach 3,7µg/m<sup>3</sup>, a w Zabrzu 3,5µg/m<sup>3</sup> zgodne z ww. pismem Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Katowicach. Do obliczeń rozprzestrzeniania się pyłu zawieszonego PM10 w Gliwicach przyjęto tło 40 µg/m<sup>3</sup>, a w Zabrzu 44 µg/m<sup>3</sup>.
  - w raporcie ustosunkowano się do aktualnego stanu jakości powietrza. Marszałek Województwa przyjął uchwałę dot. Programu Ochrony Powietrza. W ramach tego Programu zakłada się redukcję do 2020 roku pyłu zawieszonego PM10. Zakłada się, że redukcja ta będzie możliwa w przypadku rozbudowy układu drogowego Aglomeracji Górnośląskiej, w tym budowy Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK 88. Udział emisji z transportu w ogólnej wielkości emisji pyłu zawieszonego PM10 według Programu Ochrony Powietrza wynosi 10 %.
  - w raporcie omówiono synergiczne oddziaływania na zdrowie ludzi planowanego przedsięwzięcia. Do analizy tego zagadnienia zastosowano statystyczny model efektywny z pyłem zawieszonym PM 10 jako wskaźnikiem odwzorowującym synergię także innych zanieczyszczeń,
12. Odnosząc się do uwag Pani Stefani Żmudzińskiej (pismo z 10.04.2010r.), należy zauważyć, że:
- wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego określa art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.). Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków, znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących zabytków chronionych w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Ochrona obiektów zabytkowych jest uwzględniona również w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
  - podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie ich centrów z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym aglomeracji. Znaczenie DTŚ można zauważyć na już zrealizowanych odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji

DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast. Ich brak, w tym DTŚ, będzie powodował zwiększenie transportu ciężarowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki.

- dla potrzeb projektowania DTŚ wykorzystano System Informacji Geograficznej. Dokonano pełnego zgeokodowania lokalizacji ludności w obszarach miast: Gliwice, Zabrze oraz Ruda Śląska, co stało się podstawą do weryfikacji danych do rejonów komunikacyjnych w modelu ruchu stanu istniejącego. Pełny zakres analiz przestrzennych ludności zawarto w raporcie.
  - tom III Raportu (Prognozy ruchu) zawiera pełny zakres analiz przestrzennych ludności. W zarzutach dotyczących prognoz wskazano, że „wg danych GUS liczba mieszkańców Gliwic spada”, co powinno wiązać się ze spadkiem ruchu na drogach miasta. Powyższe stwierdzenie nie odzwierciedla w pełni stanu faktycznego. Wskaźnik motoryzacyjny ma swoją dynamikę, odmienną od aktualnego trendu demograficznego w Gliwicach,
  - zgodnie z obowiązującymi przepisami w raporcie powinien być przedstawiony m.in. wariant proponowany przez inwestora. Warianty rozpatrywane w raporcie są wynikiem wcześniejszych prac koncepcyjnych i stanowią efekt przeprowadzonego uprzednio przez inwestora wyboru rozwiązań przewidywanych do dalszych prac projektowych. DTŚ realizowana jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013.
  - każdy z analizowanych wariantów planowanego przebiegu DTŚ wymaga zastosowania odpowiednich zabezpieczeń, których realizacja wymagana jest w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Realizacja planowanego przedsięwzięcia bez zabezpieczeń jest niemożliwa.
13. Odnosząc się do uwag Pana Wiesława Żmudzińskiego (pismo z 10.04.2010r.), należy zauważyć, że:
- tut. organ nie brał udziału w konsultacjach społecznych przeprowadzanych na zlecenie wnioskodawcy w październiku 2009 r., tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W trakcie konsultacji przeprowadzono ankietyzację uczestników badania, w wyniku której uzyskano 1582 odpowiedzi w formie elektronicznej oraz 642 w formie papierowej. Wyniki tych badań zamieszczono w załączniku do Raportu (tom IX) oraz wykorzystano w analizie stopnia akceptacji społecznej poszczególnych wariantów projektowanej DTŚ w Gliwicach. W analizie uwzględniono także treść zebranych uwag i opinii składanych na spotkaniach konsultacyjnych. Liczbę osób wymagających przesiedlenia w wyniku planowanych wyburzeń oraz w związku z koniecznością zmiany funkcji mieszkaniowej na inną a także ilość wyburzeń obiektów użyteczności publicznej oraz ubytek użytkowej powierzchni wyburzanych obiektów handlowo-usługowych. Według tego kryterium wariant 1 uzyskał 42,2%, wariant 2 – 38,9%, wariant 3, - 4,9%, wariant 4 - 14%. Najbardziej konfliktowym wariantem jest wariant 3 z uwagi na ilość wyburzeń, zarówno budynków mieszkalnych, jak i obiektów użyteczności publicznej. Z uwagi na dużą ilość wyburzeń, niskie poparcie społeczne ma również wariant 4. Warianty 1 i 2, jako zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i biegnące dawnym korytem Kanału Kłodnickiego, nie wymagają dużej liczby wyburzeń.
  - mając na uwadze postulaty części mieszkańców Gliwic, co do sposobu poprowadzenia DTŚ w mieście, wykonano dodatkowe prognozy ruchu dla następujących założeń: DTŚ w przebiegu zakończonym do autostrady A1 i DTŚ

przerwana na odcinku: A1 – ul. Kujawska (droga w mieście spełnia wyłącznie funkcję wewnętrzną). Kwestia prognozowanego ruchu została wyczerpująco przedstawiona przez wykonawcę raportu na rozprawie administracyjnej,

- tom III Raportu (Prognozy ruchu) zawiera pełny zakres analiz przestrzennych ludności. W zarzutach dotyczących prognoz wskazano, że „wg danych GUS liczba mieszkańców Gliwic spada”, co powinno wiązać się ze spadkiem ruchu na drogach miasta. Powyższe stwierdzenie nie odzwierciedla w pełni stanu faktycznego. Wskaźnik motoryzacyjny ma swoją dynamikę, odmienną od aktualnego trendu demograficznego w Gliwicach.
- po przeanalizowaniu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na zdrowie ludzi stwierdza się, że zagrożenie zdrowotne związane z emitowanymi zanieczyszczeniami do powietrza (SO<sub>2</sub>, PM 10, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) z pojazdów samochodowych jest znikome dla wszystkich omawianych wariantów planowanej DTŚ,
- zgodnie z obowiązującymi przepisami w raporcie powinien być przedstawiony m.in. wariant proponowany przez inwestora. Warianty rozpatrywane w raporcie są wynikiem wcześniejszych prac koncepcyjnych i stanowią efekt przeprowadzonego uprzednio przez inwestora wyboru rozwiązań przewidywanych do dalszych prac projektowych.
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) wskazuje możliwość przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, gdy posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko,
- zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt. 17 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), w raporcie należy omówić: „Zastosowane metody badawcze i obliczeniowe wraz ze wskazaniem trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport”. Dotyczy to niedoskonałości metodyk, trudności, obiektywnych braków wiedzy.

14. Odnosząc się do uwag Pana Andrzeja Pieczyraka (pismo 12.04.2010r.) i Pani Anny Szmelcer (pismo z 10.04.2010r.), należy zwrócić uwagę, że:

- podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Znaczenie DTŚ można zauważyć na już zrealizowanych odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast, poprzez wyprowadzenie pojazdów z układów drogowych o charakterze ściśle miejskim. Brak tych tras, w tym DTŚ, będzie powodować zwiększenie ruchu samochodowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki. Planowana budowa trasy DTŚ w Gliwicach i Zabrze jest zadaniem wpisanym do Programu Ochrony Powietrza dla

Województwa Śląskiego, wynikającego z obowiązków określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska w związku z przekroczeniami standardów jakości powietrza pyłu zawieszonego PM10 i benzo-a-pirenu. Kierunkiem głównym Programu, realizowanym w celu poprawy jakości powietrza, jest rozbudowa układu drogowego w szczególności poprzez budowę Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK88. Trasa DTŚ będzie jedną z głównych dróg łączących miasta Aglomeracji i wspierającą ruch tranzytowy i lokalny na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów, Katowice, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza. Zadanie realizacji odcinków w Gliwicach i Zabrzu zostało wpisane także do harmonogramu rzeczowo-finansowego na lata 2011-2015, będącego integralnym elementem tworzonego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego.

- osoba ta nie przedstawiła konkretnych uwag do zawartych w raporcie wniosków dotyczących zagrożenia: powierzchni ziemi, klimatu wibroakustycznego, jakości sanitarnej powietrza, wód powierzchniowych, wód podziemnych, środowiska przyrodniczego, dziedzictwa kulturowego i gospodarki odpadami.
- obowiązująca ustawa z 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 z późn. zm.) nie wymaga, aby w opracowywaniu raportu uczestniczyli architekci krajobrazu, architekci, urbaniści, historycy sztuki,
- tut. organ nie brał udziału w konsultacjach społecznych przeprowadzanych na zlecenie wnioskodawcy w październiku 2009 r., tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W trakcie konsultacji przeprowadzono ankietyzację uczestników badania, w wyniku której uzyskano 1582 odpowiedzi w formie elektronicznej oraz 642 w formie papierowej. Wyniki tych badań zamieszczono w załączniku do Raportu (tom IX) oraz wykorzystano w analizie stopnia akceptacji społecznej poszczególnych wariantów projektowanej DTŚ w Gliwicach. W analizie uwzględniono także treść zebranych uwag i opinii składanych na spotkaniach konsultacyjnych, liczbę osób wymagających przesiedlenia w wyniku planowanych wyburzeń oraz w związku z koniecznością zmiany funkcji mieszkaniowej na inną a także ilość wyburzeń obiektów użyteczności publicznej oraz ubytek użytkowej powierzchni wyburzanych obiektów handlowo-usługowych. Według tego kryterium stwierdzono, że najbardziej konfliktowym wariantem jest wariant 3 z uwagi na ilość wyburzeń, zarówno budynków mieszkalnych, jak i obiektów użyteczności publicznej. Z uwagi na dużą ilość wyburzeń, niskie poparcie społeczne ma również wariant 4. Warianty 1 i 2, jako zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i biegnące dawnym korytem Kanału Kłodnickiego, nie wymagają dużej liczby wyburzeń.
- wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego określa art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.). Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na



etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących zabytków chronionych w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Ochrona obiektów zabytkowych jest uwzględniona również w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

- tom III Raportu (Prognozy ruchu) zawiera pełny zakres analiz przestrzennych ludności. W zarzutach dotyczących prognoz wskazano, że „wg danych GUS liczba mieszkańców Gliwic spada”, co powinno wiązać się ze spadkiem ruchu na drogach miasta. Powyższe stwierdzenie nie odzwierciedla w pełni stanu faktycznego. Wskaźnik motoryzacyjny ma swoją dynamikę, odmienną od aktualnego trendu demograficznego w Gliwicach,
- po przeanalizowaniu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na zdrowie ludzi stwierdza się, że zagrożenie zdrowotne związane z emitowanymi zanieczyszczeniami do powietrza (SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) z pojazdów samochodowych jest znikome dla wszystkich omawianych wariantów planowanej DTŚ,
- każdy z analizowanych wariantów planowanego przebiegu DTŚ wymaga zastosowania odpowiednich zabezpieczeń, których realizacja wymagana jest w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Realizacja planowanego przedsięwzięcia bez wskazanych zabezpieczeń jest niemożliwa,
- zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt. 17 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), w raporcie należy omówić: „Zastosowane metody badawcze i obliczeniowe wraz ze wskazaniem trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano opracowując raport”. Dotyczy to niedoskonałości metodyk, trudności, obiektywnych braków wiedzy.
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (DZ U. Nr 199 poz. 1227 z późn.zm.), wskazuje możliwość przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, gdy posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko.

15. Odnosząc się do uwag Pana Piotra Sarre (pismo z 8.04.2010r.), należy zauważyć, że:

- podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Praktyczne znaczenie DTŚ można zauważyć na zrealizowanych już odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast, poprzez wyprowadzenie pojazdów z układów drogowych o charakterze ściśle miejskim. Brak tych tras, w tym DTŚ, będzie powodowało zwiększenie transportu samochodowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki. Lokalne znaczenie DTŚ, służące obsłudze terenów przyległych, wynika z gęstego rozmieszczenia węzłów drogowych (wyjazdy/zjazdy). Racjonalne projektowanie



- układów komunikacyjnych po stronie wschodniej wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych DK 79 i DK 86. a po stronie zachodniej - DK 88.
- przebieg Drogowej Trasy Średnicowej od 1977r. ma odzwierciedlenie w Planie Zagospodarowania Województwa Śląskiego – jako trasa drogowa relacji Katowice Gliwice o łącznej długości 31,3 km. Prace nad przebiegiem DTS w wariacie Gliwice i Zabrze prowadzono w latach 90-tych XX wieku, kiedy kryteria analizy uwarunkowań środowiskowych wariantów nie były tożsame z obecnie obowiązującymi. Nie przewidywały konieczności wariantowania lokalizacyjnego przy realizacji przedsięwzięcia, zgodnego z ustaleniami planu miejscowego. Kolejna zmiana ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62 poz. 628 z późn. zm.) wprowadziła ten wymóg. Dla trasy DTS rezerwowany był w planach zagospodarowania w Gliwicach korytarz przebiegu wariantu 1(A,B) i w Zabrzu dla wariantu 1A. W korytarz ten wpisuje się analogicznie wariant 2. a także warianty 3 i 4 na odcinkach prowadzących po śladzie wariantu 1A. Biegąc śladem Kanału Kłodnickiego, DTS podkreśla dawny układ komunikacyjny miasta Gliwice. Przebieg planowanego przedsięwzięcia jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice.
  - przekazane tut. organowi dokumenty, dotyczące działania zespołu ekspertów, świadczą, że zespół powstał z inicjatywy Wojewody Śląskiego. w celu doprowadzenia do wyjaśnienia przebiegu DTS przez Miasto Gliwice. Działalność zespołu nie została zakończona żadnym wiążącym prawnie ustaleniem,
  - dla ochrony klimatu akustycznego w miejscach, w których istnieje ryzyko przekroczenia standardów jakości, i w których istnieją techniczne możliwości należy wybudować ekrany akustyczne. Wprowadzone ekrany i nowo nasadzona roślinność będą chroniły otoczenie drogi przed hałasem,
  - w przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono wartości tła, uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska. Zgodnie z wymogiem ww. rozporządzenia stężenia uśrednione dla roku zostały określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009 r. znak M/7620/1413/2009ap. W związku z tym, że stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku,
  - dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu) przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach (dane pomiarowe do oceny tzw. klas stabilności są możliwe tylko do pozyskania ze stacji synoptycznej) i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatru ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrzu i Bytomiu na podstawie oryginalnej metodyki IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż. Metodyka ta ma na celu uwzględnienie warunków topograficznych miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do obliczeń różę wiatrów, jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrza i Gliwic.
  - jak wynika z dokumentacji wielkości współczynnika wzrostu wskaźników umieralności zwiększą się o 1.6 promila (średnio o kilka dziesiątych części

promila). Oznacza to, że dla populacji Gliwic lub Zabrze (tj. ok. 200 000) prognozowana liczba dodatkowych zgonów, w wyniku oddziaływania planowanego przebiegu trasy DTŚ, nie osiągnie nigdzie 1 dodatkowego zgonu na rok. W związku z powyższym przedsięwzięcie nie spowoduje istotnych negatywnych skutków zdrowotnych,

- analiza rozprzestrzeniania się substancji emitowanych z drogi przy zastosowaniu referencyjnej metodyki modelowania określonej na podstawie przepisów Prawa ochrony środowiska oraz w oparciu o dane i założenia omówione powyżej wykazała, że projektowane odcinki trasy DTŚ w Gliwicach i Zabrzu w okresie swojej eksploatacji mogą powodować przekroczenia standardów jakości powietrza a mianowicie poziomów dopuszczalnych dwutlenku azotu. Obliczenia wykazały także brak spełnienia warunku  $S_a \leq D_a - R$  dla pyłu zawieszonego PM10. Spełnienie tego wymogu jest niemożliwe z uwagi na aktualny stan zanieczyszczenia powietrza na terenie Gliwic i Zabrze. Na terenie, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, notuje się przekroczenia standardu pyłu zawieszonego PM 10 uśrednionego dla roku kalendarzowego, a określone dla przedsięwzięcia przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach tło „R” jest równe (dla Gliwic) lub większe (dla Zabrze) od poziomu dopuszczalnego  $a = 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Niemniej jednak wyliczone najwyższe średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM10 powodowane przez projektowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji stanowić będzie 2,96 % stężenia dopuszczalnego. W celu ograniczenia ujemnego wpływu projektowanej trasy DTŚ na środowisko zaprojektowano ekrany akustyczne, a także pasy zieleni, która będzie podnosiła walory krajobrazowe terenu. Dodatkowo przedstawiono mapę ewidencyjną z naniesionymi granicami obszaru ograniczonego użytkowania wykreślonego jako korelację oddziaływania w zakresie hałasu i powietrza. Wobec tego realizacja przedmiotowego odcinka DTŚ wymaga podjęcia działań mających na celu ograniczenie wpływu fazy realizacji przedsięwzięcia na powietrze i zdrowie ludzi, które zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

16. Odnosząc się do uwag Pana Stanisława Maciaszek (email z 12.04.2010r.), należy zauważyć, że:

- zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie ze sobą miast położonych w centralnej części aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Racjonalne projektowanie układów komunikacyjnych wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych. Po stronie wschodniej są to drogi krajowe nr 79 i 86, a po stronie zachodniej droga krajowa nr 88. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym aglomeracji. Znaczenie DTŚ można zauważyć na już zrealizowanych odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Jej zakończenie na węźle z autostradą A1, a nie z DK 88, pozbawiłoby należytej obsługi komunikacyjnej centrum Gliwic, jednego z największych miast aglomeracji,
- na terenie Parku im. Chopina może wystąpić efekt drenujący spowodowany przez wykop oraz zagrożenie dla rosnącego na jego terenie drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenazowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności

parkowej. W celu kontroli ilości wód koniecznych do zrównoważenia dopływu zostanie wykonany system monitoringu wzdłuż granicy parku w ilości 3-5 piezometrów,

- prace nad przebiegiem DTŚ w Gliwicach i Zabrze prowadzono w latach 90-tych XX wieku, kiedy kryteria analizy uwarunkowań środowiskowych wariantów nie były tożsame z obecnie obowiązującymi i nie przewidywały przy realizacji przedsięwzięcia, zgodnego z ustaleniami planu miejscowego, konieczności wariantowania lokalizacyjnego. Kolejna zmiana ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska wprowadziła ten wymóg. W lutym 2009 r. rozpatrzono pod względem ruchowym 7 wariantów lokalizacyjnych poprowadzenia trasy w Gliwicach i Zabrze. Następnie zaproponowano 5 wariantów trasy (1A i 1B, 2,3,4), przy czym z uwagi na identyczność wariantów 1A i 1B w Gliwicach wyszczególniono cztery warianty realizacyjne na terenie Gliwic, a z uwagi na identyczność wariantów 1A, 2,3,4 w Zabrze – dwa na terenie Zabrze.
17. Odnosząc się do uwag Pani Agnieszki Bugno-Janik i Pana Marka Janik (pismo z 12.04.2010r.), należy zauważyć, że:
- budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi. Znaczenie DTŚ można zauważyć na już zrealizowanych odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast, poprzez wyprowadzenie pojazdów z układów drogowych o charakterze ściśle miejskim. Brak tych tras, w tym DTŚ, będzie powodował zwiększenie transportu samochodowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki. Planowana budowa trasy DTŚ w Gliwicach i Zabrze jest zadaniem wpisanym do Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego wynikającego z obowiązków określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska w związku z przekroczeniami standardów jakości powietrza pyłu zawieszonego PM10 i benzo-a-pirenu. Kierunkiem głównym Programu realizowanym w celu poprawy jakości powietrza jest rozbudowa układu drogowego w szczególności poprzez budowę Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK 88. Trasa DTŚ będzie jedną z głównych dróg łączących miasta Aglomeracji i wspierającą ruch tranzytowy i lokalny na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów, Katowice, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza. Zadanie realizacji odcinków w Gliwicach i Zabrze zostało wpisane także do harmonogramu rzeczowo-finansowego na lata 2011-2015, będącego integralnym elementem tworzonego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego.
  - każdy z analizowanych wariantów planowanego przebiegu DTŚ wymaga zastosowania odpowiednich zabezpieczeń, których realizacja wymagana jest w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Realizacja planowanego przedsięwzięcia bez wskazanych zabezpieczeń jest niemożliwa.
  - mając na uwadze postulaty części mieszkańców Gliwic co do sposobu poprowadzenia DTŚ w mieście, wykonano dodatkowe prognozy ruchu dla następujących założeń: DTŚ w przebiegu zakończonym do autostrady A1 i DTŚ przerywana na odcinku: A1 – ul. Kujawska (droga w mieście spełnia wyłącznie

- funkcję wewnętrzną). Kwestia prognozowanego ruchu została wyczerpująco przedstawiona przez wykonawcę raportu na rozprawie administracyjnej.
- art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) określa wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego. Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących zabytków chronionych w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Ochrona obiektów zabytkowych jest uwzględniona również w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
  - obowiązująca ustawa z 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 z późn. zm.) nie wymaga, aby w opracowywaniu raportu uczestniczyli architekci, architekci krajobrazu, historycy sztuki.
  - konieczność zastosowania ekranów akustycznych wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 późn. zm.), zgodnie z którą ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, bądź też zmniejszenie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Z uwagi na prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia stwierdzono konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych. W wariantcie preferowanym na odcinku, na którym planowana jest realizacja tunelu, nie jest wskazana konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych. Szybki rozwój systemów nowej generacji powoduje, że w okresie realizacji odcinków DTŚ będzie można zastosować bariery dźwiękochłonne, które będą dostosowane do otaczającej zabudowy.
  - w niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej ,
  - dla trasy DTŚ rezerwowany był w planach zagospodarowania w Gliwicach korytarz przebiegu wariantu 1(A,B) i w Zabrzdu dla wariantu 1A. W korytarz ten wpisuje się analogicznie wariant 2, a także warianty 3 i 4 na odcinkach prowadzących po śladzie wariantu 1A. Biegąc śladem Kanału Kłodnickiego DTŚ podkreśla dawny układ komunikacyjny miasta Gliwice. Przebieg planowanego przedsięwzięcia jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice,
  - rozprawa administracyjna odbyła się 10 maja 2010 r. w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach. Tut organ nie posiada sali dla tak dużej grupy osób.
18. Odnosząc się do uwag Pani Małgorzaty Tkacz Janik – Zieloni 2004 (pismo z 8.04.2010r., wpływ 14.04.2010r.), należy zauważyć, że:
- art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na

środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), określa wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego. Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących zabytków chronionych w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Ochrona obiektów zabytkowych jest uwzględniona również w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

- obowiązująca ustawa z 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 z późn. zm.) nie wymaga, aby w opracowywaniu raportu uczestniczyli architekci krajobrazu, urbaniści, architekci, historycy sztuki.
- zgodnie z art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, raport powinien odnieść się do wszystkich zagadnień zawartych w tym artykule, powinien także zawierać streszczenie w języku niespecjalistycznym. W streszczeniu należy odnieść się do każdego elementu raportu.
- odnośnie spostrzeżenia o trzykrotnie wyższym prognozowanym wzroście wskaźników umieralności w wariantach 1 w porównaniu z wariantem 4 - prawdą jest, iż liczbowo występują takie różnice pomiędzy wariantami. Istotne jest, że wielkości współczynnika wzrostu wskaźników umieralności zwiększą się o 1,6 promila (średnio o kilka dziesiątych części promila). To oznacza, że dla populacji Gliwic lub Zabrza (tj. ok. 200 000) prognozowana liczba dodatkowych zgonów, w wyniku oddziaływania planowanego przebiegu trasy DTŚ, nie osiągnie nigdzie 1 dodatkowego zgonu na rok. Oznacza to, że oddziaływanie na zdrowie jest znikome oraz, że nie może stanowić kryterium hierarchizacji wariantów, mimo iż istnieją różnice liczbowe pomiędzy wariantami,
- głównym źródłem wilgoci dla roślinności parkowej są wody opadowe. Realizacja planowanego przedsięwzięcia może spowodować obniżenie się poziomu wód podziemnych w rejonie Parku im. Chopina. W wyniku wykonywanych wykopów może wystąpić efekt drenujący, który może stanowić zagrożenie dla rosnącego na terenie ww. parku, drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenażowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej. Nie stwierdzono negatywnego wpływu obniżenia się poziomu wód na sąsiadującą zabudowę.
- w związku z utworzeniem obszaru ograniczonego użytkowania konieczne będą wyburzenia i zmiana przeznaczenia funkcji obiektów budowlanych. Liczba przesiedlanych osób w wymienionych w uwagach wariantach 1 i 4 wynosi (wyburzenia + zmiana funkcji)

$$W I - 104 + 384 = 488$$

$$W IV - 420 + 35 = 455.$$

- mając na uwadze postulaty części mieszkańców Gliwic co do sposobu poprowadzenia DTŚ w mieście. Inwestor wykonał dodatkowe prognozy ruchu dla następujących założeń: DTŚ w przebiegu zakończonym do autostrady A1 i DTŚ przerwana na odcinku: A1 – ul. Kujawska (droga w mieście spełnia wyłącznie funkcję wewnętrzną). Kwestia prognozowanego ruchu została wyczerpująco przedstawiona przez wykonawcę raportu na rozprawie administracyjnej.
19. Odnosząc się do uwag Pani Jolanty Cymbrowskiej i Pana Mikołaja Cymbrowskiego (pismo z 12.04.2010r.), należy zwrócić uwagę, że:
- art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), określa wymagania jakie powinien spełniać raport w zakresie środowiska kulturowego. Dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko określa się założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych oraz program zabezpieczenia istniejącej zabudowy przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia. W przedłożonych dokumentach odniesiono się do zagrożenia kulturowego na etapie budowy jak i eksploatacji oraz przedstawiono opis istniejących zabytków chronionych w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Ochrona obiektów zabytkowych jest uwzględniona również w zapisach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
  - zgodnie z art. 66 ww. ustawy z 3 października 2008 r. (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), raport powinien odnieść się do wszystkich zagadnień zawartych w tym artykule.
  - obowiązująca ustawa z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie wymaga, aby w opracowywaniu raportu uczestniczyli architekci krajobrazu, urbaniści, architekci, historycy sztuki.
  - tut. organ nie brał udziału w konsultacjach społecznych przeprowadzanych na zlecenie wnioskodawcy w październiku 2009 r., tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W trakcie konsultacji przeprowadzono ankietyzację uczestników badania, w wyniku której uzyskano 1582 odpowiedzi w formie elektronicznej oraz 642 w formie papierowej. Wyniki tych badań zamieszczono w załączniku do Raportu (tom IX) oraz wykorzystano w analizie stopnia akceptacji społecznej poszczególnych wariantów projektowanej DTŚ w Gliwicach. W analizie uwzględniono także treść zebranych uwag i opinii składanych na spotkaniach konsultacyjnych, liczbę osób wymagających przesiedlenia w wyniku planowanych wyburzeń oraz w związku z koniecznością zmiany funkcji mieszkaniowej na inną a także ilość wyburzeń obiektów użyteczności publicznej oraz ubytek użytkowej powierzchni wyburzanych obiektów handlowo-usługowych. Według tego kryterium stwierdzono, że najbardziej konfliktowym wariantem jest wariant 3 z uwagi na ilość wyburzeń, zarówno budynków mieszkalnych, jak i obiektów użyteczności publicznej. Z uwagi na dużą ilość wyburzeń, niskie poparcie społeczne ma również wariant 4. Warianty 1 i 2, jako zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i biegnące dawnym korytem Kanału Kłodnickiego, nie wymagają dużej liczby wyburzeń.
  - tom III Raportu (Prognozy ruchu) zawiera pełny zakres analiz przestrzennych ludności. W zarzutach dotyczących prognoz wskazano, że „wg danych GUS liczba



mieszkańców Gliwic spada", co powinno wiązać się ze spadkiem ruchu na drogach miasta. Powyższe stwierdzenie nie odzwierciedla w pełni stanu faktycznego. Wskaźnik motoryzacyjny ma swoją dynamikę, odmienną od aktualnego trendu demograficznego w Gliwicach.

- po przeanalizowaniu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na zdrowie ludzi stwierdza się, że zagrożenie zdrowotne związane z emitowanymi zanieczyszczeniami do powietrza (SO<sub>2</sub>, PM 10, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) przez pojazdy samochodowe jest znikome dla wszystkich omawianych wariantów planowanej DTŚ.
  - w przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono wartości tła, uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska. Zgodnie z wymogiem ww. rozporządzenia stężenia uśrednione dla roku zostały określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009 r. znak M/7620/1413/2009ap. W związku z tym, że stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku,
  - dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu) przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach (dane pomiarowe do oceny tzw. klas stabilności są możliwe tylko do pozyskania ze stacji synoptycznej) i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatru ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrze i Bytomiu na podstawie oryginalnej metodyki IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż. Metodyka ta ma na celu uwzględnienie warunków topograficznych miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do obliczeń różę wiatrów, jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrze i Gliwic,
  - oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko i budynki odnosi się do terenu, na który będzie oddziaływać to przedsięwzięcie. Ocena przedsięwzięcia nie dotyczy obszarów, które znajdują się poza terenem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
  - zagadnienia dot. wibracji omówiono w Raporcie oraz w uzupełnieniu do Raportu. Szczegółowe wymagania w tym zakresie zostaną ustalone na etapie projektu budowlanego. W sentencji decyzji określono obowiązek sporządzenia ekspertyzy dot. zagrożeń wibroakustycznych ze szczególnym uwzględnieniem Palmiarni w Parku im.Chopina,
20. Odnosząc się do uwag Pana Mieczysława Chorąży (pismo z 11.04.2010r.), należy zwrócić uwagę, że:
- pierwsza z nich nie dotyczy postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.
  - w ramach prowadzonego postępowania obwieszczeniem z dnia 11 marca 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował m.in. o możliwości zapoznania się z materiałami w siedzibie organu w Katowicach przy ul. Powstańców 41 A, w godzinach pracy organu, o możliwości składania uwag i wniosków od dnia 22 marca 2010 r. do 12 kwietnia 2010 r.,



- podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Praktyczne znaczenie DTŚ można zauważyć na zrealizowanych już odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast, poprzez wyprowadzenie pojazdów z układów drogowych o charakterze ściśle miejskim. Brak tych tras, w tym DTŚ, będzie powodowało zwiększenie transportu samochodowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki. Lokalne znaczenie DTŚ, służące obsłudze terenów przyległych, wynika z gęstego rozmieszczenia węzłów drogowych (wyjazdy/zjazdy). Racjonalne projektowanie układów komunikacyjnych po stronie wschodniej wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych DK 79 i DK 86, a po stronie zachodniej - DK 88.
- przebieg Drogowej Trasy Średnicowej od 1977r. ma odzwierciedlenie w Planie Zagospodarowania Województwa Śląskiego – jako trasa drogowa relacji Katowice Gliwice o łącznej długości 31,3 km. Prace nad przebiegiem DTŚ w wariancie Gliwice i Zabrze prowadzono w latach 90-tych XX wieku, kiedy kryteria analizy uwarunkowań środowiskowych wariantów nie były tożsame z obecnie obowiązującymi. Nie przewidywały konieczności wariantowania lokalizacyjnego przy realizacji przedsięwzięcia, zgodnego z ustaleniami planu miejscowego. Kolejna zmiana ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62 poz. 628 z późn. zm.) wprowadziła ten wymóg. Dla trasy DTŚ rezerwowany był w planach zagospodarowania w Gliwicach korytarz przebiegu wariantu 1(A,B) i w Zabrzu dla wariantu 1A. W korytarz ten wpisuje się analogicznie wariant 2, a także warianty 3 i 4 na odcinkach prowadzących po śladzie wariantu 1A. Biegąc śladem Kanału Kłodnickiego, DTŚ podkreśla dawny układ komunikacyjny miasta Gliwice. Przebieg planowanego przedsięwzięcia jest zgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice,
- głównym źródłem wilgoci dla roślinności parkowej są wody opadowe. Realizacja planowanego przedsięwzięcia może spowodować obniżenie się poziomu wód podziemnych w rejonie Parku im. Chopina. W wyniku wykonywanych wykopów może wystąpić efekt drenujący, który może stanowić zagrożenie dla rosnącego na terenie ww. parku, drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenażowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej. Nie stwierdzono negatywnego wpływu obniżenia się poziomu wód na sąsiadującą zabudowę,
- realizacja inwestycji w wariancie preferowanym spowoduje oddziaływania na środowisko przyrodnicze zarówno na terenie Gliwic, jak i Zabrze. Największe oddziaływania na środowisko przyrodnicze w Gliwicach przewiduje się:
  - o na wysokości parku Chopina, gdzie potencjalnie może wystąpić efekt drenujący spowodowany przez wykop oraz zagrożenie dla rosnącego na jego terenie drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano

rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenażowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej.

- o w sąsiedztwie projektowanego węzła DTS z A1- w związku z powyższym nakazano ograniczenie ilości zasypywanych oczek wodnych w rejonie przedmiotowego węzła.

Ponieważ tereny zadrzewione są dogodnymi siedliskami szczególnie dla ptaków, konieczne jest ograniczenie wycinki drzew i krzewów do niezbędnego minimum i prowadzenie jej poza okresem lęgowym ptaków. Inwestycja będzie wiązać się z likwidacją części zbiorników wodnych w rejonie projektowanego węzła DTS z autostradą A1. W związku z tym nałożono warunki mające na celu minimalizację tych działań. Znaczna część terenów doliny Kłodnicy i potoku Guido zostanie jednak zachowana poprzez budowę estakad dzięki czemu możliwe będzie zachowanie funkcji przyrodniczej tych terenów, w tym jako siedliska i migracji fauny (w tym płazów). W ramach działań minimalizujących negatywne oddziaływanie przewiduje się wykonanie zastępczego zbiornika wodnego w km 4+850 oraz zastępczych zbiorników wodnych w km około 6+500 położonych możliwie blisko likwidowanych siedlisk. W dolinie Kłodnicy, łącznice węzłów DTS z ul. Królewskiej Tamy i z ul. Kujawską oraz odcinki DTS i łącznic węzła w miejscu projektowanego węzła DTS z autostradą A1 muszą być zabezpieczone przed wchodzeniem płazów na jezdnię. Dotyczy to również urządzeń odwadniających. W trakcie realizacji przedsięwzięcia, a w szczególności przy pracach związanych z robotami ziemnymi, wycinką drzew i krzewów, prowadzoną w okresie lęgowym oraz z przenoszeniem zwierząt ze stref zagrożenia, zapewniony zostanie nadzór przyrodniczy. Odcinkowo dopuszczono wycinkę również w okresie lęgowym, pod warunkiem zapewnienia ścisłego nadzoru przyrodniczego. Zapewniono warunek zabezpieczenia drzew pozostałych do zachowania m.in. poprzez osłonięcie pni przed uszkodzeniami mechanicznymi i przed przesuszeniem oraz określono warunek wykonywania prac w obrębie rzutu korony drzew. Nasadzenia zieleni wysokiej, przewidziane w projekcie budowlanym pozwolą na zrekompensowanie, w znacznym stopniu, ubytków w składnikach przyrodniczych terenów, przez które przebiega trasa inwestycji. Działania przewidziane na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia polegające m.in. na zabezpieczeniu placu budowy oraz drogi i urządzeń towarzyszących przed wtargnięciem zwierząt poprzez montaż odpowiedniego wygrodzienia, umożliwiającego swobodną ucieczkę zwierząt ze stref zagrożenia, oraz prowadzeniu robót pod nadzorem przyrodniczym, gwarantuje utrzymanie lokalnych populacji zwierząt dziko żyjących we właściwym stanie ochrony. Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi zalecono działania minimalizujące te zderzenia. Nałożono obowiązek zastosowania barwionego szkła lub wprowadzania na przezroczyste ekrany akustyczne pionowych pasków o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie, a także takie zaprojektowanie zieleni, aby nie tworzyła korytarzy prowadzących do tych ekranów oraz nie powodowała koncentracji ptaków w tych miejscach. Wskazano na zasadność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, co wynika z konieczności analizy stanu faktycznego środowiska przyrodniczego w wyniku prowadzonych robót budowlanych związanych z budową autostrady A1.

- konieczność zastosowania ekranów akustycznych wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, zgodnie z którą ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w

szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie, lub zmniejszenie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Z uwagi na prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych stwierdzono konieczność zastosowania, w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych. W wariantcie preferowanym na odcinku, na którym planowana jest realizacja tunelu, nie jest wskazana konieczność zaprojektowania ekranów akustycznych. Szybki rozwój systemów nowej generacji powoduje, że w okresie realizacji odcinków DTŚ będzie można zastosować bariery dźwiękochłonne, które będą dostosowane do otaczającej zabudowy.

21. Odnosząc się do uwag Pana Marka Sołtysiaka (pismo z 1.12.2009r. wpływ 15.03.2010r. i ponownie 30.03.2010r., pismo Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A Czudka w Katowicach z 12.04.2010r.), należy zwrócić uwagę, że:

- uwagi z 1.12.2010r. dotyczyły dokumentów będących w trakcie sporządzania, tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4 i zostały ponownie przekazane do tut. organu w dniu 30.03.2010r.
- Pan Marek Sołtysiak nie skorzystał z przysługującego mu prawa zapoznania się z dokumentami w siedzibie organu.
- realizacja przedsięwzięcia w wariantcie preferowanym spowoduje oddziaływania na środowisko przyrodnicze zarówno na terenie Gliwic, jak i Zabrze. Wobec tego zobowiązano inwestora do podjęcia działań mających na celu ograniczenie wpływu realizowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w fazie realizacji jak i eksploatacji określając w sentencji decyzji następujące obowiązki:
  - Drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi lub chemicznymi w następujący sposób:
    - a) przy wykonywaniu wykopów korzenie należy zabezpieczyć przed wysuszeniem,
    - b) w obrębie rzutu korony nie można:
      - składować materiałów chemicznych i budowlanych,
      - stosować otwartego ognia,
      - lokalizować placów manewrowych i miejsc postoju sprzętu ciężkiego.
    - c) prace związane z zagęszczaniem gruntu w obrębie rzutu korony należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
  - Zaprojektowany sposób prowadzenia prac i ich terminy nie mogą powodować zaburzeń w warunkach bytowania fauny, szczególnie w okresach lęgowych ptaków, tarłowych ryb i rozrodu ssaków, gadów i płazów związanych ze środowiskiem wodnym.
  - Prace w korytach cieków należy prowadzić poza okresem rozrodu zwierząt w nich żyjących.
  - Nie należy dopuścić do powstawania pułapek, z których spontaniczna ucieczka zwierząt będzie niemożliwa.
  - Prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia. W przypadku braku możliwości ucieczki zwierząt (płazy, ryby, drobne ssaki) należy zwierzęta

przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją. Teren, na którym prowadzone są roboty budowlane, należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się nań zwierząt poprzez ogrodzenie siatką stalową z dogęszczeniem z tworzywa sztucznego o oczkach nie większych niż 5x5 mm, wkopaną w grunt i zaopatrzoną w przewieszkę.

- Poza terenami zabudowanymi, na obszarach przylegających do cieków, należy zachować lub utworzyć, w sprzyjających miejscach łagodne i osłonięte roślinnością dojścia do wody dla zwierząt.

- Należy uwzględnić kompleksowe systemy zabezpieczeń szlaków migracji płazów poprzez:

- a) zainstalowane ogrodzenia (siatka metalowa z przewieszką lub poprzez odpowiednie ukształtowanie skarp, np. z wykorzystaniem prefabrykatów betonowych) w miejscach:

- łącznic węzła z ul. Królewskiej Tamy od południa (km ok. 4+500).
- łącznic węzła z ul. Kujawską od północy (ok. km 5+500).
- łącznic węzła z autostradą A1 przebiegających na nasypach (km ok. 6+500),

- b) urządzenia naprowadzające zwierzęta do przejść, pełniące również funkcję zabezpieczenia przed wejściem zwierząt na jezdnię):

- km 7+000 – km 7+300
- km 8+000 – km 9+200
- km 9+300 – km 10+500

- c) wykonanie dwóch suchych przepustów dla drobnych zwierząt w km około 7+100 oraz km 7+200 wraz z elementami naprowadzającymi i uniemożliwiającymi wejście zwierząt na jezdnię w km około 7+000 - 7+300,

- d) zapewnienie możliwości migracji drobnych zwierząt od węzła Roosvelta do bocznic kolejowej od km 8+700 - 9+200 poprzez wykonanie przepustów dla małych zwierząt (szerokości > 2m i wysokości > 1.5m co około 150m) i przystosowanie przepustów na ciekach o kształcie prostokątnym, szerokości > 2m i wysokości > 1.5m.

- e) realizację 5 przepustów dla płazów co około 50 m na odcinku od km 8+000 do 8+350,

- f) dostosowanie przepustu technicznego w km 10+033 przewidzianego w studium technicznym do potrzeb migracji małych zwierząt.

- Przepusty na ciekach powinny być dostosowane do migracji zwierząt małych oraz płazów. Przepusty na ciekach powinny być wyposażone w półki jednostronne o szerokości 0.5m lub dwustronne o szerokości 0.3m. Półki i sposób zagospodarowania terenu w rejonie przejść powinny umożliwić wchodzenie i przemieszczanie się małych zwierząt. Przepusty „suche”, tzn. odprowadzające tylko wody opadowe, powinny mieć wymiary 1.5m x 1.5m.

- Wszelkie urządzenia drogowe, w szczególności związane z odprowadzeniem i podczyszczaniem ścieków należy zabezpieczyć, przed możliwością wpadnięcia oraz brakiem możliwości wydostania się zwierząt, poprzez zamontowanie odpowiednich kratek, zasuw i ogrodzeń. Urządzenia systemu kanalizacyjnego winny być tak skonstruowane, aby płazy miały możliwość wydostania się (migracji), ze zbiornika i z pozostałych urządzeń systemu odwadniającego drogę.

- W celu uniknięcia zniszczenia populacji zwierząt, w szczególności płazów wykorzystujących okresowe zalewiska jako miejsca rozrodu, roboty ziemne

należy prowadzić w sposób zapobiegający powstawaniu takich zastoisk i zalewisk.

- Sposób i harmonogram prowadzonych prac, związanych z ingerencją w dolinę potoku Guido oraz rzeki Kłodnicy, nie może powodować trwałego naruszenia układów biocenotycznych i zmiany funkcji przyrodniczych oczek i cieków wodnych.
  - Dopuszcza się zasypanie zbiorników wodnych w rejonie projektowanego węzła DTŚ z autostradą A1. Należy bezwzględnie utrzymać zalewisko w wyrobisku na północ od ul. Kujawskiej, znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie DTŚ w km 5+390 - 5+450.
  - W celu zminimalizowania oddziaływań na utrzymanie właściwego stanu ochrony zwierząt, w tym płazów, należy wykonać zastępcze zbiorniki na południe od węzła DTŚ z autostradą A1 o powierzchni całkowitej porównywalnej do zlikwidowanych zbiorników wodnych oraz zbiornik w odległości ok. 110m na północny-wschód na wysokości km 4+850. Odtwarzanie zbiorników wodnych, ma zapewnić trwałość występowania płazów i wielu innych gatunków zwierząt związanych ze środowiskiem wodnym.
  - Zbiorniki zastępcze powinny znajdować się możliwie blisko likwidowanych siedlisk. Linia brzegowa powinna być tak ukształtowana, aby umożliwić rozwinięcie się roślinności o strukturze zbliżonej do naturalnej. W celu przyspieszenia sukcesji roślinnej dopuszcza się przeniesienie roślin z likwidowanych zbiorników wodnych do wykonanych zastępczych zbiorników wodnych.
  - W trakcie realizacji przedsięwzięcia, a w szczególności przy pracach związanych z robotami ziemnymi, budową zbiorników zastępczych, wycinką drzew i krzewów, prowadzoną w okresie lęgowym oraz z przenoszeniem zwierząt ze stref zagrożenia, zapewnić należy nadzór przyrodniczy pełniony przez osoby legitymujące się wykształceniem i doświadczeniem odpowiednim do zakresu wykonywanego nadzoru.
  - Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi zalecono działania minimalizujące te zderzenia. Nałożono obowiązek zastosowania barwionego szkła lub wprowadzania na przezroczyste ekrany akustyczne pionowych pasków o szerokości przynajmniej 2 cm w odległości 10 cm od siebie, a także takie zaprojektowanie zieleni, aby nie tworzyła korytarzy prowadzących do tych ekranów oraz nie powodowała koncentracji ptaków w tych miejscach.
- W punkcie IV niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do przeprowadzenia monitoringu. Celem monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze jest analiza zaproponowanych działań minimalizujących i skuteczność ochrony.
  - W punkcie VI niniejszej decyzji stwierdzono konieczność ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zasadność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko wynika w szczególności z potrzeby dokonania ponownej analizy stanu faktycznego środowiska przyrodniczego, które uległo i ulega zmianie w związku z realizacją autostrady A1. Zobowiązano Inwestora do przedstawienia analizy w formie tekstowej i graficznej uwzględniającej informacje w zakresie
    - terenów, gdzie nastąpi całkowita lub częściowa likwidacja miejsc rozrodu płazów oraz terenów określanych jako siedliska zastępcze.

- obszarów, które mają decydujące znaczenie dla utrzymania właściwego stanu ochrony lokalnych populacji płazów, a które mają znaczenie potencjalne,
- dokładnej lokalizacji przepustów, elementów naprowadzających i uniemożliwiających wejście zwierząt na drogę.

22. Odnosząc się do uwag Pana Piotra Poborskiego (pismo z 12.04.2010r.), należy zwrócić uwagę, że:

- w obwieszczeniu z dnia 11 marca 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował m.in. o możliwości zapoznania się z dokumentami w siedzibie organu w godz. 7.30-15.30, tj. w czasie godzin urzędowania Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, określonych w Regulaminie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach. W obwieszczeniu tut. organ podał również informację o planowanej rozprawie administracyjnej. Przeprowadzenie rozprawy wymagało wcześniejszego przygotowania sali dla tak dużej ilości osób, gdyż siedziba organu nie posiada sali o wymaganej wielkości. Sala udostępniona została przez Dyrektora Generalnego Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego. O terminie planowanej rozprawy tut. organ powiadomił obwieszczeniem z dnia 23 kwietnia 2010 r. Ponieważ siedziba organu prowadzącego postępowanie mieści się w Katowicach, a nie w Gliwicach, podanie do publicznej wiadomości odbyło się również poprzez ogłoszenie w prasie lub w sposób zwyczajowo przyjęty na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie i tablicy ogłoszeń. Obwieszczenie przekazane zostało także do urzędów miast, na terenie których jest realizowane przedsięwzięcie.
- zgodnie z art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 z późn. zm.), raport powinien odnieść się do wszystkich zagadnień zawartych w tym artykule, w tym również raport powinien zawierać streszczenie w języku niespecjalistycznym. W streszczeniu należy odnieść się do każdego elementu raportu.
- tut. organ nie brał udziału w konsultacjach społecznych przeprowadzanych na zlecenie wnioskodawcy w październiku 2009r. tj. przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.
- przyjęta metoda oceny wariantów przebiegu drogi (AHP) jest powszechnie stosowaną metodą umożliwiającą podejmowanie decyzji z uwzględnieniem wielu kryteriów oceny,
- podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Praktyczne znaczenie DTŚ można zauważyć na zrealizowanych już odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast, poprzez wyprowadzenie pojazdów z układów drogowych o charakterze ściśle miejskim. Brak tych tras, w tym DTŚ, będzie powodowało zwiększenie transportu samochodowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki. Lokalne znaczenie DTŚ, służące obsłudze terenów przyległych, wynika z gęstego rozmieszczenia węzłów drogowych (wyjazdy/zjazdy). Racjonalne projektowanie



układów komunikacyjnych po stronie wschodniej wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych DK 79 i DK 86. a po stronie zachodniej - DK 88.

- problem budowy obwodnic centrum Miast Gliwic i Zabrze jest kluczowy dla funkcjonowania docelowego układu drogowego obu miast. Przeprowadzone analizy ruchowe dla DTŚ dla 2025r. we wszystkich wariantach zakładały ich budowę w śladach zapisanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast. Przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w Gliwicach w wariantcie preferowanym umocowany jest w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego określonych uchwałami Rady Miasta w Gliwicach: nr XIII/229/2003 z 23 października 2003r, nr XXI/575/2004 z 8 lipca 2004r, nr XXXVIII/964/2005 z 22 grudnia 2004r. nr XXXVIII/965/2005 z 22 grudnia 2005r. Tryb uchwalania tych planów uwzględniał procedurę udziału społeczeństwa. Wszyscy zainteresowani w tym także przeciwnicy lokalizacji drogi w Gliwicach, mieli możliwość uczestniczenia w debacie i dyskusji ze specjalistami tworzącymi te dokumenty. Obecne postępowanie ma na celu wybór najkorzystniejszego dla środowiska wariantu zaplanowanej już przed laty, drogi. Rozważania nad celowością prowadzenia DTŚ w Gliwicach przeprowadzono w trakcie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego gminy. Przebieg Drogowej Trasy Średnicowej przez Gliwice jest także zgodny z uchwałą z dnia 17 grudnia 2009 roku Nr XXXI/956/2009 „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gliwice”. Drogowa Trasa Średnicowa ma także umocowanie: w aktualnej strategii rozwoju województwa śląskiego. Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku przyjął Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, stanowiącą aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020 przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku. W pracach nad aktualizacją tego dokumentu czynny udział brali przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, środowisk gospodarczych, naukowych, zawodowych, organizacji pozarządowych m.in. w ramach organizowanych konferencji, licznych spotkań oraz warsztatów. Zapisy o przebiegu DTŚ znajdują się także w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. Plan nabrał mocy 10 sierpnia 2004, wraz z wejściem w życie "Uchwały Nr II/21/2/2004 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego". Dokumenty te były wprowadzone do obiegu prawnego z zachowaniem wszystkich obowiązujących procedur, w tym w sposób zapewniający udział społeczeństwa.
- głównym źródłem wilgoci dla roślinności parkowej są wody opadowe. Realizacja planowanego przedsięwzięcia może spowodować obniżenie się poziomu wód podziemnych w rejonie Parku im. Chopina. W wyniku wykonywanych wykopów może wystąpić efekt drenujący, który może stanowić zagrożenie dla rosnącego na terenie ww. parku, drzewostanu. W ramach działań minimalizujących przewidziano rozsączanie na terenie parku wód podziemnych pompowanych z wykopu i odcinka tunelowego. System rozsączania wód drenażowych ma wspomagać i zapewnić właściwą żywotność roślinności parkowej. Nie stwierdzono negatywnego wpływu obniżenia się poziomu wód na sąsiadującą zabudowę.
- w związku z utworzeniem obszaru ograniczonego użytkowania konieczne będą wyburzenia i zmiana przeznaczenia funkcji obiektów budowlanych. Liczba



przesiedlanych osób w wymienionych w uwagach wariantach 1 i 4 wynosi (wyburzenia + zmiana funkcji)

$$W I - 104 + 384 = 488$$

$$W IV - 420 + 35 = 455$$

- w przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono wartości tła, uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska. Zgodnie z wymogiem ww. rozporządzenia stężenia uśrednione dla roku zostały określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009 r. znak M/7620/1413/2009ap. W związku z tym, że stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku,
- dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu) przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach (dane pomiarowe do oceny tzw. klas stabilności są możliwe tylko do pozyskania ze stacji synoptycznej) i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatru ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrze i Bytomiu na podstawie oryginalnej metodyki IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż. Metodyka ta ma na celu uwzględnienie warunków topograficznych miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do obliczeń różę wiatrów, jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrze i Gliwic,
- wielkość emisji substancji pyłowo-gazowych do powietrza z analizowanej drogi wyznaczono na podstawie: wynikających z prognoz ruchowych dla ww. przedsięwzięcia, przewidywanych ilości pojazdów w godzinie szczytu i średniej dla roku 2015 i 2025 oraz prognozowanych dla roku 2015 i 2025 wskaźników emisji opracowanych przez prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka. Wykorzystano do tych celów program „Emisje drogowe zanieczyszczeń 2015, 2025.xls”, w którym do wyznaczenia charakterystyk emisji zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów zastosowano oprogramowanie „INFRAS AG: Handbuch für Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs; Version 2.1; Bern 2004”. Zakres tych charakterystyk obejmuje prędkości 5,3÷145 km/h dla samochodów osobowych, 5,3÷125 km/h dla samochodów ciężarowych lekkich i 5,8÷100 km/h dla samochodów ciężarowych i autobusów. Dla potrzeb opracowania przyjęto wskaźniki emisji ze spalania paliw w silnikach, charakterystyczne dla prędkości 80 km/h dla trasy DTŚ od km 0+000 do węzła z autostradą A1 (ok. 6+600) i dalej do końca analizowanego odcinka 90 km/h oraz 60 km/h i 40 km/h na łącznicach i 60 km/h na drogach miejskich. Wielkość emisji tlenków i dwutlenków azotu sprowadzono do postaci dwutlenku azotu. W związku z tym, że przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach miast, nie było potrzeby analizowania dotrzymywania poziomów dopuszczalnych tlenków azotu i dwutlenku siarki uśrednionych dla roku kalendarzowego. Poziomy te w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47 poz. 281) zostały ustalone ze względu na ochronę roślin. Zgodnie natomiast z § 1 ust. 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu

(Dz. U. Nr 5 poz. 31) oceny poziomów substancji w powietrzu ze względu na ochronę roślin w zakresie dwutlenku siarki, tlenków azotu i ozonu dokonuje się w strefach na terenie całego kraju, z wyłączeniem w szczególności obszarów miast.

- DTŚ w Gliwicach i Zabrzu jest wpisana także do Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego. Program ten wynika z obowiązków określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska, w związku z przekroczeniami standardów jakości powietrza pyłu zawieszzonego PM10 i benzo-a-pirenu. Kierunkiem głównym Programu realizowanym w celu poprawy jakości powietrza jest rozbudowa układu drogowego w szczególności poprzez budowę Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK88. W programie przewiduje się, że DTŚ będzie jedną z głównych dróg łączących miasta Aglomeracji i wspierających ruch tranzytowy i lokalny na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów, Katowice, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza. Zadanie realizacji odcinków w Gliwicach i Zabrzu wpisano do harmonogramu rzeczowo-finansowego na lata 2011-2015, będącego integralnym elementem Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego.

Wyżej wymienieni żądali w swoich pismach udzielenia wyjaśnień. Zgodnie z obowiązującą ustawą z 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 z późn. zm.), organ nie ma takiego obowiązku.

Uwagi i wnioski wniesione w ramach konsultacji społecznych (od dnia 22 marca 2010 do 12 kwietnia 2010r.) przez wyżej wymienione osoby poruszały kwestie niemożliwe do uwzględnienia w świetle przepisów wyż. cyt. ustawy z 3 października 2008 r. (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.). Wobec powyższego przedmiotowe uwagi i wnioski, po przeprowadzonej analizie, nie zostały uwzględnione przez organ.

Dodatkowo w trakcie prowadzonej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, rozpatrzono uwagi i wnioski stron postępowania, osób i instytucji uczestniczących w postępowaniu na prawach strony oraz przedstawicieli społeczeństwa, zgłoszone w trakcie przeprowadzonej w dniu 10 maja 2010 r. rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa.

1. Odnosząc się do uwag Pani Mirelli Czajkowskiej – Turek, która poinformowała, że posiada Pełnomocnictwo Zarządu Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic” do uczestnictwa w rozprawie administracyjnej i zabrania głosu, należy zauważyć, że:

- podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast korytarz DTŚ styka się z dzielnicami śródmiejskimi, natomiast autostrady A4, A1 i droga ekspresowa S1 (z wyjątkiem miasta Katowice) przebiegają skrajem obszarów najbardziej zurbanizowanych. Budowa DTŚ powoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Praktyczne znaczenie DTŚ można zauważyć na zrealizowanych już odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Budowa miejskich tras o podwyższonych parametrach ma na celu maksymalne skrócenie przejazdu wewnątrz miast, poprzez wyprowadzenie pojazdów z układów drogowych o charakterze ściśle miejskim. Brak tych tras, w tym DTŚ, będzie powodowało zwiększenie transportu samochodowego w układzie miejskim. Analizy ruchu przedstawione w raporcie

wykazują, że na gliwickim odcinku DTŚ ruch tranzytowy jest niewielki. Lokalne znaczenie DTŚ, służące obsłudze terenów przyległych, wynika z gęstego rozmieszczenia węzłów drogowych (wyjazdy/zjazdy). Racjonalne projektowanie układów komunikacyjnych po stronie wschodniej wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych DK 79 i DK 86, a po stronie zachodniej - DK 88.

- planowana budowa trasy DTŚ w Gliwicach i Zabrze jest zadaniem wpisanym do Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego wynikającego z obowiązków określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska w związku z przekroczeniami standardów jakości powietrza pyłu zawieszonego PM10 i benzo-a-pirenu. Kierunkiem głównym Programu realizowanym w celu poprawy jakości powietrza jest rozbudowa układu drogowego w szczególności poprzez budowę Drogowej Trasy Średnicowej na odcinkach z Rudy Śląskiej do Gliwic i połączenia z DK 88. Trasa DTŚ będzie jedną z głównych dróg łączących miasta Aglomeracji i wspierającą ruch tranzytowy i lokalny na terenie miast Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Chorzów, Katowice, Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza. Zadanie realizacji odcinków w Gliwicach i Zabrze zostało wpisane także do harmonogramu rzeczowo-finansowego na lata 2011-2015 będącego integralnym elementem tworzonego Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Śląskiego.
- Inwestor przeprowadził konsultacje społeczne. Z dokonanej analizy wynika, że np. w Gliwicach około 96,3% biorących udział w ankiecie mieszkańców Gliwic uważa budowę DTŚ w Gliwicach za potrzebną. Za najlepszy wariant w Gliwicach został uznany : wariant 1 AB 82,4% , wariant 2 – 7,8%, wariant 3 – 2,1%, wariant 4 - 3,6%, pozostali wskazali inne rozwiązania. Omówiono również kwestie związane z przemieszczeniem się ludności. Inne poruszone kwestie dotyczą planowanej lokalizacji drogi w wariantcie preferowanym. DTŚ przebiega po śladzie wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.
- Drogowa Trasa Średnicowa znajduje umocowanie w aktualnej strategii rozwoju województwa śląskiego. Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą Nr III/47/1/2010 na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku przyjął Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, stanowiącą aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020, przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku. W pracach nad aktualizacją dokumentu Strategii czynny udział brali przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, środowisk gospodarczych, naukowych, zawodowych, organizacji pozarządowych m.in. w ramach organizowanych konferencji, licznych spotkań oraz warsztatów. Równie ważnym i kompetentnie sporządzonym przez specjalistów z różnych branż i środowisk dokumentem jest Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. Plan nabrał mocy dnia 10 sierpnia 2004 r., wraz z wejściem w życie "Uchwały Nr II/21/2/2004 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 czerwca 2004 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego". Dokumenty te były wprowadzone do obiegu prawnego z zachowaniem wszystkich obowiązujących regul w tym z zapewnieniem udziału społeczeństwa. Drogowa Trasa Średnicowa jest w nich zapisana, jako droga wojewódzka Gliwice – Katowice. W Gliwicach układ dróg krajowych wiąże z układem dróg i ulic przez połączenie z drogą krajową DK 88. Pozostałe uwagi dotyczyły kwestii do których tutaj organ odniósł się w pkt. 11 uzasadnienia niniejszej decyzji, dotyczącym uwag Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic” wniesionych w trakcie konsultacji społecznych.

2. Nawiązując do wypowiedzi Pana Andrzeja Karasińskiego Sekretarza Urzędu Miejskiego w Gliwicach, który poinformował, że posiada Upoważnienie Prezydenta Miasta Gliwice Nr 3496/S/2010 z 7 maja 2010 r. dot. m.in. występowania przed organami administracji publicznej (upoważnienie zostało włączone do akt sprawy), należy zauważyć, że wypowiedź Pana Andrzeja Karasińskiego miała charakter opisowy, nienoszący cech uwag lub wniosków. Dotyczyła lokalizacji przebiegu planowanej drogi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego m. Gliwice. Wobec tego tut. organ nie odnosi się do jego wypowiedzi.
3. Odnosząc się do uwag Pana Mieczysława Choraży, należy zauważyć, że dotyczą one planowanego zagospodarowania przestrzennego Gliwic. Ma podstawę do obaw, że DTŚ jest planowana dla transportu wielkogabarytowego. Wypowiedź swoją poparł pismem z 11.04.2010r. Do uwag wniesionych w tym piśmie tut. organ odniósł się w pkt 20 uzasadnienia niniejszej decyzji dot. konsultacji społecznych.
4. Odnosząc się do uwag Pana Henryka Zubel, należy zauważyć, że zgodnie z art. 66 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), raport powinien odnieść się do wszystkich zagadnień zawartych w tym artykule. Na rozprawie administracyjnej z udziałem społeczeństwa każdy powinien mieć możliwość wypowiedzenia się.
5. Odnosząc się do uwag Pani Magdaleny Żmudzińskiej – Nowak, należy zauważyć, że część uwag nie dotyczyła planowanego przedsięwzięcia. Osoba ta nie przedstawiła uwag do analizowanych wariantów przebiegu DTŚ w Gliwicach.  
Jednocześnie należy zauważyć, że:
  - ustawa z 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 z późn. zm.) nie wymaga, żeby w sporządzaniu raportu uczestniczyli architekci, urbaniści architekci krajobrazu, historycy sztuki.
  - słuszne wydaje się odwoływanie do zasad zrównoważonego rozwoju. Problemem jest natomiast szukanie dla niego praktycznego wymiaru. Przyjęta Strategia Województwa wraz ze związanymi z nią dokumentami i kierunki rozwoju m. Gliwice, z którymi jest spójny projekt DTŚ, są wyrazem poszukiwania konsensusu w zrównoważonym rozwoju.
  - pozostałe uwagi są tożsame z uwagami wniesionymi w czasie konsultacji społecznych pismem z 10.04.2010r., do których tut. organ odniósł się w pkt.4 uzasadnienia niniejszej decyzji w zakresie konsultacji społecznych.
6. Odnosząc się do uwag Pana Dariusza Nowaka i zapytania nt. koreferatu dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4, należy zauważyć, że nie ma konieczności sporządzania takiego dokumentu. Z konsultacji społecznych prowadzonych przez tut. organ od 22.03.2010r. do 12.04.2010r. wynika, że budowę DTŚ w Gliwicach wg preferowanego wariantu poparło 120 mieszkańców Zabrze i Gliwic, a 25 wniosło uwagi. Na rozprawie administracyjnej 10 maja 2010 r. budowę planowanego przedsięwzięcia, przez swoich 3 pełnomocników, poparło 1319 osób i 16 uczestników dyskusji, a 18 wniosło uwagi do planowanego przebiegu DTŚ w wariantcie 1. Pozostałe uwagi dotyczyły tych samych zagadnień, które zawarte były w piśmie z 10.04.2010r., do których tut. organ odniósł się w pkt 10 w części uzasadnienia dot. konsultacji społecznych.

7. Odnosząc się do uwag Pani Katarzyny Lisowskiej, należy zauważyć, że uwagi te dotyczą tych samych problemów, które już wcześniej zawarto w piśmie z 12.04.2010r złożonym w ramach konsultacji społecznych. Organ odniósł się do tych zagadnień w pkt 9 uzasadnienia niniejszej decyzji w części dot. konsultacji społecznych.  
W swojej wypowiedzi Pani Lisowska powołała opinie ekspertów z 2007r., przygotowane na posiedzenia zespołu ekspertów, który powstał z inicjatywy Wojewody Śląskiego w celu doprowadzenia do wyjaśnienia kwestii przebiegu DTŚ przez Miasto Gliwice, oraz pismo Pana Piotra Sarre z 8.04.2010r., do którego tut. organ odniósł się w pkt 15 uzasadnienia niniejszej decyzji dot. konsultacji społecznych.
8. Odnosząc się do uwag Pana Romualda Chruściela, należy zauważyć, że nawiązał do posiadanej wiedzy na temat ochrony środowiska i wydanych publikacji w języku angielskim. Tut. organ odniósł się do uwag wskazanych przez Stowarzyszenie „Gliwiczanie dla Gliwic”, Radę Osiedlową Śródmieście, Pani Piotra Poborskiego i Pani Annę Szelmer w pkt 9.11, 23 (dot. konsultacji społecznych) i 35 (dot. rozprawy) uzasadnienia niniejszej decyzji.
9. Odnosząc się do uwag Pana Andrzeja Pieczyraka, należy zauważyć, że są tożsame z uwagami wniesionymi w ramach konsultacji społecznych. Tut. organ odniósł się do tych zagadnień w pkt 9 i 14 uzasadnienia niniejszej decyzji w części dot. konsultacji społecznych.
10. Odnosząc się do uwag Pani Małgorzaty Tkacz – Janik, należy zauważyć, że część uwag nie dotyczyła planowanego przedsięwzięcia. Do ponownie wniesionych uwag tut. organ odniósł się w pkt 18 uzasadnienia niniejszej decyzji.
11. Odnosząc się do uwag Pana Marka Janika, należy zauważyć, że podstawowym zadaniem Drogowej Trasy Średnicowej jest połączenie ze sobą miast położonych w centralnej części Aglomeracji oraz odciążenie centrów miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego. W każdym z miast, korytarz DTŚ dochodzi do dzielnic śródmiejskich. Racjonalne projektowanie układów komunikacyjnych wymaga, aby droga o takim znaczeniu kończyła się na układzie dróg krajowych. Po stronie wschodniej są to drogi krajowe nr 79 i 86, a po stronie zachodniej droga krajowa nr 88. Budowa DTŚ spowoduje stopniowe likwidowanie luki w podstawowym układzie komunikacyjnym Aglomeracji. Jej zakończenie na węzle z autostradą A1, a nie z DK 88, pozbawiłoby należytej obsługi komunikacyjnej centrum Gliwic, jednego z największych miast Aglomeracji. Lokalne znaczenie DTŚ wynika także z gęstego rozmieszczenia węzłów drogowych (wyjazdy/zjazdy), co służy komunikacji na terenach przyległych. Praktyczne znaczenie DTŚ można zauważyć na zrealizowanych już odcinkach trasy po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ. Problem budowy wewnętrznych obwodnic centrum Miasta Gliwice i Zabrze jest kluczowy dla funkcjonowania docelowego układu drogowego obu miast. Przeprowadzone analizy ruchowe dla DTŚ dla 2025r. we wszystkich wariantach zakładały ich budowę w śladach zapisanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast. Drogowa Trasa Średnicowa ma umocowanie w aktualnej strategii rozwoju Województwa Śląskiego. Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą Nr III/47/1/2010, na posiedzeniu w dniu 17 lutego 2010 roku, przyjął Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, stanowiącą aktualizację Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2020 przyjętej przez Sejmik Województwa Śląskiego 4 lipca 2005 roku. W pracach nad aktualizacją dokumentu Strategii czynny udział brali przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, środowisk gospodarczych, naukowych, zawodowych, organizacji pozarządowych m.in. w ramach organizowanych konferencji, licznych spotkań oraz warsztatów.

12. Odnosząc się do uwag Pana Stanisława Maciaszek, należy zauważyć, że realizacja drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4 będzie wymagała:
- prowadzenia wyburzeń i zmiany w przeznaczeniu funkcji terenu. Liczba przesiedlanych osób w poszczególnych wariantach wyniesie:  
 Wariant 1 - 488                      wariant 3 - 2423  
 Wariant 2 - 20                        wariant 4 - 455  
 Wariant 3, w związku z koniecznością wyburzeń największej liczby obiektów, jest wariantem potencjalnie najbardziej konfliktowym. Znalazło to odzwierciedlenie w wynikach konsultacji społecznych, gdzie zarówno w nadesłanych ankietach, jak i w zebranych opiniach uzyskał on najwięcej negatywnych opinii i wyraźnie był najmniej akceptowanym. Wariant 4 też powoduje znaczącą liczbę wyburzeń. Warianty 1 i 2 potencjalnie jako zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przebiegające dawnym korytem Kanału Kłodnickiego nie wymagają dużej liczby wyburzeń. Obecnie prowadzone wyburzenia w Gliwicach nie wynikają z prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach planowanego przedsięwzięcia,
  - dla ochrony klimatu akustycznego w miejscach, w których istnieje ryzyko przekroczenia standardów jakości, i w których jest to możliwe, konieczne będzie wybudowanie ekranów akustycznych,
  - realizacja przedsięwzięcia wymaga określenia warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji zobowiązujących wykonawcę do prowadzenia robót w sposób powodujący jak najmniejsze oddziaływanie. W punktach 2.12.-2.15 niniejszej decyzji określono sposób prowadzenia robót budowlanych powodujący jak najmniejszą emisję substancji do powietrza.
  - budowa trasy DTS nie będzie wymagała tworzenia objazdów dla istniejącego ruchu pojazdów poruszających się po drogach przylegających do planowanego terenu przedsięwzięcia,
  - każdy z analizowanych wariantów planowanego przebiegu DTS wymaga zastosowania odpowiednich zabezpieczeń, których realizacja wymagana jest w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Realizacja planowanego przedsięwzięcia bez wskazanych w raporcie zabezpieczeń jest niemożliwa.
13. Odnosząc się do uwag Pana Borysa Cymbrowskiego, należy zauważyć, że dotyczą one konsultacji społecznych prowadzonych przez inwestora w 2009r. Z konsultacji społecznych prowadzonych przez tut. organ od 22.03.2010r. do 12.04.2010r. wynika, że budowę DTS w Gliwicach wg wariantu 1 poparło 120 mieszkańców Zabrze i Gliwic a 25 wniosło uwagi. Na rozprawie administracyjnej 10 maja 2010r budowę planowanego przedsięwzięcia przez swoich 3 pełnomocników poparło 1319 osób i 16 uczestników dyskusji, a 18 wniosło uwagi do planowanego przebiegu DTS w wariantcie 1.
14. Pan Krzysztof Lewandowski - Zastępca Prezydenta Miasta Zabrze poinformował, że posiada Pełnomocnictwo Prezydenta Miasta Zabrze z 7 maja 2010r. Nr 157/2010 do reprezentowania Gminy Zabrze w postępowaniu prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej - Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3 i Z4”. Pan Krzysztof Lewandowski w swojej wypowiedzi zaznaczył, że raport w części dotyczącej miasta



Zabrze spełnia wymogi określone przepisami ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Mieszkańcy Zabrze popierają budowę DTŚ. Zatrzymanie tej inwestycji spowoduje totalny paraliż komunikacyjny w Zabrzu.

15. W zakresie wypowiedzi Pana Witolda Szostak należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach według wariantu 1, a razem z nim 168 mieszkańców Gliwic. W trakcie rozprawy złożył listę z podpisami i adresami 168 mieszkańców Gliwic.
16. W zakresie wypowiedzi Pana Jakuba Dołęgi należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach według wariantu 1, a razem z nim 245 mieszkańców Gliwic. W trakcie rozprawy złożył listę z podpisami i adresami 245 mieszkańców Gliwic.
17. W zakresie wypowiedzi Pana Arkadiusza Kacper należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach według wariantu 1, a razem z nim 906 mieszkańców Gliwic. W trakcie rozprawy złożył listę z podpisami i adresami 906 mieszkańców Gliwic.
18. W zakresie wypowiedzi Pana Petrosa Toymasyan należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach według wariantu 1.
19. W zakresie wypowiedzi Pana Michała Kotwiś należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach.
20. W zakresie wypowiedzi Pana Mieszka Adamkiewicz ze Stowarzyszenia „Wspólnie dla Gliwic” należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach wg wariantu 1.
21. W zakresie wypowiedzi Pana Pawła Wróblewskiego Przewodniczącego Młodzieżowej Rady Miasta Gliwice należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach wg wariantu 1.
22. Odnosząc się do uwag Pana Radosława Kupczyka, należy zauważyć, że część uwag nie dotyczyła tematu rozprawy administracyjnej.
  - w związku z lokalizacją przedsięwzięcia i utworzeniem obszaru ograniczonego użytkowania konieczne będą wyburzenia i zmiany w przeznaczeniu funkcji terenu. Liczba przesiedlanych osób w poszczególnych wariantach wyniesie:
 

Wariant 1 - 488	wariant 3 - 2423
Wariant 2 - 20	wariant 4 - 455

Wariant 3, w związku z koniecznością wyburzeń największej liczby obiektów, jest wariantem potencjalnie najbardziej konfliktowym. Znalazło to odzwierciedlenie w wynikach konsultacji społecznych, gdzie zarówno w nadesłanych ankietach, jak i w zebranych opiniach uzyskał on najwięcej negatywnych opinii i wyraźnie był najmniej akceptowanym. Wariant 4 też powoduje znaczącą liczbę wyburzeń. Warianty 1 i 2 potencjalnie jako zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i przebiegające dawnym korytem Kanału Kłodnickiego nie wymagają dużej liczby wyburzeń. Obecnie prowadzone wyburzenia w Gliwicach nie wynikają z prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach planowanego przedsięwzięcia.
23. Odnosząc się do uwag Pana Władysława Niemiec, należy zauważyć, że przyjęto wykonanie tunelu dwunawowego o konstrukcji ścian szczelinowych grubości 800mm ze stropem żelbetowym. W okresie realizacji tunelu ściany zostaną wykonane w osłonie bentonitowej bez obniżania zwierciadła wód gruntowych. wobec szczelności wykonanych przegród ze ścian szczelinowych – nie wystąpi nawet czasowe obniżenie zwierciadła wód gruntowych, pod warunkiem wykonania ścian z poziomu istniejącego terenu. Nieznaczne czasowe obniżenie zwierciadła wód powierzchniowych wystąpi wyłącznie przy ich wysokim stanie np. przy występowaniu długotrwałych opadów deszczu w czasie wykonywania stropu tunelu. Można wpływ ten zminimalizować.



Projektowany tunel ma konstrukcję szczelną i po jego wykonaniu nie wpłynie na stan wód gruntowych w jego otoczeniu.

24. Odnosząc się do uwag Pani Bronimiry Berezowskiej, należy zauważyć, że uwagi te są tożsame ze złożonymi w ramach konsultacji społecznych - pismo z 12.04.2010r., do których organ odniósł się w pkt I uzasadnienia niniejszej decyzji dot. konsultacji społecznych.
25. Odnosząc się do uwag Pana Zbigniewa Niemiec, należy zauważyć, że pierwsza część uwag nie dotyczyła przedmiotowego przedsięwzięcia.
- Budynek przy ul. Jagiellońskiej 50 znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie trasy. Zgodnie z raportem w roku planowanego oddania przedsięwzięcia do użytkowania (2015r.) mieszkańcy budynku znajdują się w zasięgu oddziaływania zanieczyszczeń ze względu na kryterium zdrowia ludzi.
- w przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono wartości tła, uzyskane z danych Państwowego Monitoringu Środowiska. Zgodnie z wymogiem ww. rozporządzenia stężenia uśrednione dla roku zostały określone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach przy piśmie z 9 kwietnia 2009 r. znak M/7620/1413/2009ap. W związku z tym, że stężenie średnioroczne dwutlenku siarki określone z uwagi na ochronę roślin jest nienormowane w aglomeracji, w obliczeniach uwzględniono tło w wysokości 10% wartości odniesienia uśrednionej dla roku,
  - dla potrzeb oceny wpływu inwestycji na powietrze została opracowana róża wiatrów z klasami stabilności atmosfery sporządzona dla okresu 1998 - 2007 (tj. najkrótszego dopuszczalnego z punktu widzenia klimatologicznego okresu) przez Zakład Monitoringu i Modelowania Zanieczyszczeń Powietrza Krakowskiego Oddziału Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie. Róża wiatrów została przygotowana na podstawie danych ze stacji synoptycznej w Katowicach (dane pomiarowe do oceny tzw. klas stabilności są możliwe tylko do pozyskania ze stacji synoptycznej) i modyfikowana danymi o rozkładzie kierunków wiatru ze stacji klimatologicznych w Czekanowie, stacji monitoringu jakości powietrza w Gliwicach, Zabrze i Bytomiu na podstawie oryginalnej metodyki IMGW w Katowicach dla sporządzania tego typu róż. Metodyka ta ma na celu uwzględnienie warunków topograficznych miejsca emisji. Wobec tego należy uznać, wykorzystaną do obliczeń różę wiatrów, jako reprezentatywną dla klimatu lokalnego okolic Zabrze i Gliwic,
  - jak wynika z dokumentacji wielkość wskaźnika umieralności zwiększy się o 1.6 promila (średnio o kilka dziesiątych części promila). Oznacza to, że dla populacji Gliwic lub Zabrze (tj. ok. 200 000) prognozowana liczba dodatkowych zgonów w wyniku oddziaływania planowanego przebiegu trasy DTS nie osiągnie nigdzie 1 dodatkowego zgonu na rok. W związku z powyższym przedsięwzięcie nie spowoduje istotnych negatywnych skutków zdrowotnych,
  - konieczność zastosowania ekranów akustycznych wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62 poz. 627 późn. zm.), zgodnie z którą ochrona przed hałasem polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszenie poziomu hałasu, co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany. Z uwagi na prognozowane przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku na terenach chronionych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwdźwiękowych w postaci ekranów akustycznych. W wariantcie preferowanym na odcinku, na którym planowana jest

- realizacja tunelu. nie stwierdzono potrzeby zaprojektowania ekranów akustycznych. Szybki rozwój systemów nowej generacji powoduje, że w okresie realizacji odcinków DTŚ będzie można zastosować bariery dźwiękochłonne, które będą dostosowane do otaczającej zabudowy.
- realizacja przedsięwzięcia wymaga określenia warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji, które zobowiązują wykonawcę do prowadzenia robót w sposób powodujący jak najmniejsze oddziaływanie, poprzez prowadzenie ich na skalę umożliwiającą zabezpieczenie odkładanej lub układanej warstwy ziemnej, prawidłowe utwardzenie dróg dojazdowych do frontu robót, unikanie zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego na terenach zwartej zabudowy mieszkaniowej, eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym, zraszanie: powierzchni dróg dojazdowych do miejsca budowy, miejsc pozyskiwania i przemieszczania materiału, stanowisk stertowania na placach składowych materiału przewidzianego do późniejszego ich wykorzystania, stanowisk załadunku surowców pylistych na samochody oraz materiałów pylistych wywożonych z terenu budowy, wyposażenie pojazdów transportujących materiały używane lub powstające na budowie, w plandeki zapobiegające pyleniu i zsuwaniu się materiałów w czasie ich transportu, czyszczenie na bieżąco miejsc położonych w pobliżu wykonywanych prac budowlanych. Budowa trasy DTŚ nie będzie wymagała tworzenia objazdów dla istniejącego ruchu pojazdów poruszających się po drogach przylegających do planowanego terenu przedsięwzięcia. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej (godz. 6.00- 22.00). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie będą spełniały wymogi dopuszczające je do użytku i będą w pełni sprawne technicznie. Zalecono stosowanie do prac budowlanych specjalistycznego sprzętu opartego na najnowszych technologiach.
26. W zakresie wypowiedzi Pana Antoniego Falikowskiego należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach.
  27. W zakresie wypowiedzi Pana Jerzy Łoik należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach. Znaczenie DTŚ można zauważyć na już zrealizowanych odcinkach trasy w Katowicach, Chorzowie, Świętochłowicach, Rudzie Śląskiej i Zabrze po porównaniu ich ze stanem sprzed realizacji DTŚ.
  28. W zakresie wypowiedzi Pani Anny Dolńskiej Szeląg- pracownika Urzędu Miejskiego w Gliwicach (pełnomocnictwo Prezydenta Miasta Gliwice załączono do akt sprawy), należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach według wariantu 1.
  29. W zakresie wypowiedzi Pani Ewy Nowak – pracownika Urzędu Miejskiego w Gliwicach (pełnomocnictwo załączono do akt sprawy), należy zauważyć, że wypowiedź ta dotyczyła przebiegu DTŚ zgodnie z uchwalonymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego Miasta Gliwice.
  30. W zakresie wypowiedzi Pani Tatiany Marcinów – pracownika Urzędu Miejskiego w Gliwicach (pełnomocnictwo załączono do akt sprawy), należy zauważyć, że wypowiedź miała charakter opisowy, nie noszący cech uwag lub wniosków. Dotyczyła lokalizacji przebiegu planowanej drogi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego m. Gliwice.
  31. Z wypowiedzi Pana Grzegorza Stefańskiego – pracownika Urzędu Miejskiego w Gliwicach (pełnomocnictwo załączono do akt sprawy), wynika, że większość mieszkańców miasta Gliwice popiera budowę DTŚ.

32. W zakresie wypowiedzi Pana Stefana Winkler – Przewodniczącego Zarządu Osiedla „Wójtowa Wieś” należy zauważyć, że popiera on budowę DTŚ, jak również zdecydowana większość mieszkańców tego osiedla.
33. Odnosząc się do uwag Pana Przemysława Targosz - Przedstawiciel Młodzieżowej Rady Miasta Gliwice, należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach.
34. Odnosząc się do uwag Pani Agnieszki Bugno-Janik, należy zauważyć, że jest przeciwna budowie DTŚ w Gliwicach w wariantcie 1, popiera tylko ewentualnie w wariantcie 2 (ulica miejska). Dodatkowo wyjaśnia się, że
- w trakcie prowadzonego postępowania nie zlecono sporządzenia koreferatu dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK 88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4,
  - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska powołał organ opiniotawczo-doradczy Regionalną Komisję ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, w skład której wchodzi naukowcy i praktycy w dziedzinie ochrony środowiska. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie posiada uprawnień do powołania zespołu ekspertów.
- Do pozostałych uwag wniesionych przez Agnieszkę Bugno -Janik tut. organ odniósł się w pkt 17 części uzasadnienia niniejszej decyzji dot. konsultacji społecznych.
35. Odnosząc się do uwag Pani Anny Szmelcer, należy zauważyć, że przewóz towarów niebezpiecznych (*regulują przepisy ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych*) jest możliwy odpowiednio oznakowanym pojazdem, po uzyskaniu świadectwa dopuszczenia pojazdu do jego przewozu, przez osobę posiadającą odpowiedni dokument przewozowy i po obowiązkowym zgłoszeniu do komendanta wojewódzkiego Policji oraz komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej (rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 4.06.2007r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia). Ryzyko zagrożenia dla ludzi w przypadku katastrofy drogowej dla wszystkich wariantów występować będzie na poziomie mieszczącym się w obszarze ryzyka akceptowalnego, przy którym nie jest wymagane podejmowanie dodatkowych działań w celu ograniczenia poziomu ryzyka
36. W zakresie wypowiedzi Pana Marka Pszonak – Przewodniczącego Rady Miejskiej w Gliwicach należy zauważyć, że popiera budowę DTŚ w Gliwicach w wariantcie 1.

Podsumowując należy stwierdzić, że część wniosków wniesionych na rozprawie 10 maja 2010 r. przez wyżej wymienione osoby dotyczyła wyrażenia poparcia dla budowy Drogowej Trasy Średnicowej. Pozostałe uwagi i wnioski odnoszą się do zagadnień, które zostały wyjaśnione w niniejszym uzasadnieniu decyzji.

W wyjaśnieniach udzielanych poszczególnym osobom lub jednostkom zawarto odpowiedzi na wszystkie zgłoszone w toku postępowania uwagi i wnioski. Udzielone wyżej wyjaśnienia należy traktować jako łączne rozpatrzenie zgłoszonych uwag i wniosków.

Dodatkowo w sprawie tej do momentu wydania niniejszej decyzji do tut. organu wpłynęło: pismo Stowarzyszenia „Gliwiczanie dla Gliwic” pismo z 22 czerwca 2010 r. dotyczące obfitych opadów deszczu, jakie wystąpiły w maju br., email z 25 czerwca 2010 r. dotyczący opiat za przejazdy odcinkami autostrad wokół miast aglomeracji śląskiej, email z 21 lipca 2010 r. dotyczący przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przed uzyskaniem pozwolenia na budowę.

W związku z tym, że w pismach tych zawarto treści nieistotne z punktu widzenia prowadzonego postępowania, nie zostały uwzględnione przez organ.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w odległości przekraczającej kilkadziesiąt kilometrów od granicy państwa. Omówione wyżej oddziaływania przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4, według wariantu I (1B) w fazie realizacji i eksploatacji nie będą powodować oddziaływania transgranicznego.

W pkt. IV niniejszej decyzji zobowiązano inwestora do przeprowadzenia monitoringu. Celem zaproponowanego monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest analiza zaproponowanych działań minimalizujących i skuteczność ochrony.

W punkcie VI niniejszej decyzji stwierdzono konieczność ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Zasadność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko wynika w szczególności z potrzeby dokonania ponownej analizy stanu faktycznego środowiska przyrodniczego, które uległo i ulega zmianie w związku z realizacją autostrady A1. Zobowiązano Inwestora do przedstawienia analizy w formie tekstowej i graficznej uwzględniającej informacje w zakresie

- terenów, gdzie nastąpi całkowita lub częściowa likwidacja miejsc rozrodu płazów oraz terenów określanych jako siedliska zastępcze,
- obszarów, które mają decydujące znaczenie dla utrzymania właściwego stanu ochrony lokalnych populacji płazów, a które mają znaczenie potencjalne,
- dokładnej lokalizacji przepustów, elementów naprowadzających i uniemożliwiających wejście zwierząt na drogę.

Na podstawie art. 82 ust. 1 pkt. 5 ustawy z 3 października 2008r. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, jego stopień i zakres oddziaływania, w punkcie VII decyzji nałożono na wnioskodawcę obowiązek sporządzenia analizy porównawczej.

Na wniosek Zarządu Województwa Śląskiego, reprezentowanego przez pełnomocnika Arkadiusza Dunaszewskiego - Dyrektora ds. Przygotowania Inwestycji DTŚ S.A. (upoważnienie z 24 maja 2010r znak: PSWW/0726/10) dotyczący nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4, według wariantu I (1B) zgodnie z art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. Nr 98 z 2000r. poz. 1071 z późn. zm.), decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności, kierując się uzasadnieniem wnioskodawcy, z uwagi na ważny:

#### 1. Interes społeczny

Obecnie budowa Drogowej Trasy Średnicowej trwa na odcinkach Z1 i Z2 w Zabrze. Zakończenie budowy zgodnie z harmonogramem nastąpi w kwietniu 2011r. Oznacza to, że DTŚ jako trasa średnicowa będzie miała długość 20,2km i kończyć się będzie we wskazanym terminie na węźle de Gaulle'a w Zabrze. Brak szybkiej kontynuacji budowy DTŚ wpłynie bardzo niekorzystnie na funkcjonowanie i planowaną rozbudowę miasta Zabrze. Niepodjęcie czynności przygotowawczych związanych z realizacją dalszych etapów inwestycji

niezwłocznie po uzyskaniu decyzji wpłynie niekorzystnie na warunki zamieszkania w centrum miasta Zabrze. Dlatego istotnym jest jak najszybsze wyprowadzenie trasy poza rondo de Gaulle'a. Odcinek DTŚ od ronda de Gaulle'a jest przedmiotem ww. postępowania środowiskowego.

Czas niezbędny do realizacji przygotowawczych działań przed rozpoczęciem właściwych robót budowlanych wpływa w zasadniczy sposób na szeroko pojęty interes społeczny

## 2. Interes strony

Zarząd Województwa Śląskiego w porozumieniu z Prezydentami Miasta Gliwice i Zabrze, podjął się realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z uwzględnieniem finansowania ze środków Unii Europejskiej – Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Projekt realizacji DTŚ na terenie miast Zabrze i Gliwice uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego NR 39/126/III/2008r. z 8 stycznia 2008r. został zakwalifikowany jako indywidualny projekt kluczowy. Oznacza to, że realizacja projektu ma strategiczne znaczenie dla rozwoju Województwa Śląskiego. Zgodnie z umową ramową dotyczącą finansowania inwestycji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego kwota dofinansowania wynosi 264.150.000,0 zł i musi być niezwłocznie wydatkowana na jej realizację.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

### Załącznik:

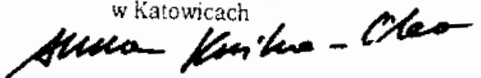
#### 1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Za wydanie decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł. zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225 poz. 1635 z późn. zm.).

### Otrzymują :

1. Zarząd Województwa Śląskiego  
reprezentowany przez  
Pełnomocnika  
Pana Arkadiusza Dunaszewskiego  
Dyrektora ds. Przygotowania  
Inwestycji DTŚ S.A.,  
40-877 Katowice 22  
ul. Mieszka I 10  
RZ
2. Pozostałe strony zgodnie z art. 49 Kpa
3. WOOS-aa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Katowicach

  
mgr inż. Anna Kuśka - Ciba

Do wiadomości

1. Marszałek Województwa Śląskiego
2. Wojewoda Śląski
- ③ DTS S.A.  
40-877 Katowice 22  
ul.Mieszka I Nr 10
4. Śląski Państwowy Wojewódzki  
Inspektor Sanitarny w Katowicach

## **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Drogowa Trasa Średnicowa ma pełnić funkcję drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP), łączącej miasta Aglomeracji Górnośląskiej w kierunku wschód-zachód, a przez wysokie parametry techniczne i ograniczą dostępność ma na celu skrócenie czasu podróży oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (skrócenie o 26% drogi na odcinku Katowice –Gliwice, czasu podróży o 76%, zużycia paliwa o 47%, spadek liczby wypadków o 82%).

Choć przeznaczona do ruchu wewnętrznego w Aglomeracji, ma jednocześnie odciążać centra miast, przez które przebiega, z ruchu lokalnego, umożliwiając szybkie przemieszczanie się między najgęściej zaludnionymi obszarami metropolii, a także zapewniać wygodny dostęp do najważniejszych obiektów. Miało to znaczenie w ustalaniu jej przebiegu w pobliżu obszarów śródmiejskich, osiedli mieszkaniowych, zakładów pracy, uczelni, szpitala onkologicznego-źródeł generujących znaczny ruch na sieci dróg istniejących i przesądzało o rozmieszczeniu węzłów pozwalających na szybki dostęp do tych terenów i obiektów zarówno przy zjeździe, jak i przy wyjeździe.

Celem przedsięwzięcia jest realizacja drogi o wysokich parametrach, bezkolizyjnej na ciągu głównym od połączenia z drogą krajową nr 88 w Gliwicach do połączenia na węzle de Gaulle'a z odcinkiem realizowanym w Zabrze, która umożliwi doprowadzanie i wyprowadzanie ruchu z centrów Gliwic i Zabrze oraz dojazd do i z centrum górnośląskiego regionu przemysłowego.

Drogowa Trasa Średnicowa jest przedsięwzięciem zaprojektowanym wiele lat temu. Prace koncepcyjne trwały na przełomie lat 70/80 XX wieku. 30 listopada 1985 r. trasa DTŚ zatwierdzona została jako wieloletnia inwestycja w programie inwestycyjnym państwa i w latach 1986-1998 finansowana była z budżetu centralnego. W 1998 roku rząd RP uzyskał kredytowanie w Europejskim Banku Inwestycyjnym, a całą trasę podzielono na dwa odcinki:

- 13,2 km odcinek „WSCHÓD” od Katowic, przez Chorzów i Świętochłowice – 9 Kontraktów zrealizowanych do końca 2006 r.,
- 18,9 km odcinek „ZACHÓD” od połączenia z drogą nr 88 (Al. J. Jeziorańskiego) w Gliwicach, przez Zabrze i Rudę Śl. – 8 odcinków (G1, G2, Z1, Z2, Z3, Z4, R1 i R2), z czego zrealizowane zostały w granicach miasta Ruda Śl. odcinki R1 i R2, a aktualnie realizowane są odcinki Z1 i Z2 na terenie miasta Zabrze.

Podziały na odcinki związane były z pozostawieniem drogi i zasad finansowania w kompetencji prezydentów poszczególnych miast na prawach powiatu, przez które DTŚ przebiega i z koniecznością powiązania drogi z przedsięwzięciami komunikacyjnymi realizowanymi przez gminy.

Część odcinka „Zachód” - w mieście Ruda Śl. (odc.R1 i R2) - zrealizowana została w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006. Priorytet 1 „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności” przy współfinansowaniu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Projekt „Kontynuacji Drogowej Trasy Średnicowej Zachód – odcinek Zabrze – Gliwice” stanowi jeden z projektów kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013.



Drogowa Trasa Średnicowa od 1977 r. ma odzwierciedlenie w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, gdzie w okresie od 1958 roku do 1977 roku rezerwowano jej przebieg, jako trasy drogowej relacji Katowice-Gliwice o łącznej długości 31,3 km, a obecnie w Uchwale Nr II/21/2/2004 (Dz. Urz. Nr 68 poz. 2049), jako DTŚ ma odzwierciedlenie na mapie prezentującej rozwój systemu drogowego, a także na mapie z przebiegiem europejskich i krajowych pasm rozwoju tworzonych przez dynamicznie rozwijające się miasta Aglomeracji.

Już obecnie stwierdza się wyczerpanie przepustowości wielu odcinków istniejących dróg i prognozuje się dalszy wzrost natężenia ruchu w obrębie centrów miast (co będzie skutkowało dalszym wzrostem utrudnień komunikacyjnych).

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi publicznej – Drogowej Trasy Średnicowej Katowice-Gliwice, część „Zachód” od węzła z DK88 w Gliwicach do km 11+100 w Zabrze, odcinki G1, G2, Z3, Z4, według wariantu 1 (1B). W Gliwicach DTŚ zlokalizowana będzie w pasie terenu po dawnym Kanale Kłodnickim, rezerwowanym od lat dla tej drogi, w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych z zabudową mieszkalną i obiektami usług publicznymi. Ten charakter zagospodarowania zmienia się dopiero po przekroczeniu ul. Królewskiej Tamy. Od niej w kierunku wschodniej granicy z miastem Zabrze dominują nieużytki i tereny przemysłowo usługowe. Odmienne uwarunkowania występują na zabrzańskim odcinku DTŚ, gdzie droga biegnie niemal po terenie Parku Leśnego im. Powstańców Śląskich, sąsiadując z terenami mieszkalnymi na końcu odcinka, tuż przed rondem de Gaulle’a. Przedmiotowy odcinek DTŚ realizowany będzie wg wariantu 1(1B). Oznacza to, że w Gliwicach realizowany będzie w wariantcie 1, a w Zabrze w wariantcie 1B.

## Miasto Gliwice

### **Odcinek G2 – km -0+306÷km 5+320**

W zakresie odcinka G2 w tym **43 m w granicach terenu zamkniętego PKP** (km 2+126÷2+169) w wariantcie 1(1A) przewiduje się realizację:

- trasy głównej długości 5,32 km o następujących parametrach:

#### **km 0+000 ÷ km 4+366 (do ul. Królewskiej Tamy)**

- klasa techniczna drogi G1/4 (jednojezdniowa 2x3,5+2x3,5 m, z barierą rozdzielającą oba kierunki),
- prędkość miarodajna  $V_m = 80$  km/h,  
prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,  
na dojazdach i łącznicach  $V_m = 50$  km/h,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość poboczy: 2,5÷3,5 m,

#### **km 4+366 ÷ 5+320 (od ul. Królewskiej Tamy do ul. Kujawskiej (bez węzła))**

- klasa techniczna drogi G2/2 (dwujezdniowa 2x3,5+2x3,5 m z pasem rozdziału),
- pas rozdziału szer. 4,0 m,
- prędkość miarodajna  $V_m = 80$  km/h,  
prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,  
na dojazdach i łącznicach typu WA  $V_m = 50-60$  km/h,  
na łącznicach typu WB  $V_m = 30-40$  km/h,
- kategoria ruchu KR5.

- szerokość jezdni: 12 m (3x3,5+0,5 opaska wewnętrzna i 1 m opaska zewnętrzna).
  - szerokość poboczy: 2,5÷4,0 m,
- rond na połączeniu łącznic węzła typu „półkoniczyna” w ciągu DK88 z ul. Portową (od km -0+306).
  - węzła typu „karo” z ul. Śliwki-Orlickiego na ciągu DK78,
  - węzła typu „karo” z ul. Sienkiewicza i rondem na połączeniu ulic Boh. Getta Warszawskiego-Dubois-Sienkiewicza,
  - węzła „śródmiejskiego” z ulicami Zwycięstwa, Dworcową, Częstochowską, Konarskiego,
  - węzła typu półkoniczyna, z DTŚ na wiadukcie nad ul. Królewskiej Tamy, zakończonego skrzyżowaniem skanalizowanym łącznicy południowej z ulicami Królewskiej Tamy i Robotniczą oraz rondem czterowylotowym dla łącznicy północnej, ul. Królewskiej Tamy, ul. Jagiellońskiej i ul. Błogosławionego Czesława,
  - węzła typu półkoniczyna, z DTŚ na wiadukcie nad ul. Kujawską, zakończonego skrzyżowaniem skanalizowanym łącznicy zachodniej z ul. Kujawską oraz rondem czterowylotowym łącznicy wschodniej, ul. Kujawskiej i ul. Błonie,
  - ciągu pieszo-rowerowego w pasie terenu między DTŚ a rz. Kłodnicą od DK88 do ul. Śliwki,
  - wiaduktu (W-1) w ciągu DK88 nad DTŚ i rz. Kłodnicą (km -0+032,9),
  - wiaduktów (W-2) w ciągu DTŚ nad ul. Śliwki-Orlickiego (km 0+925,6),
  - mostów (M-3) w ciągu ul. Orlickiego nad rz. Kłodnicą (km 0+250 ul. Orlickiego).
  - wiaduktu (W-4) w ciągu drogi dojazdowej do ul. Sienkiewicza nad DTŚ (km 1+405,9).
  - wiaduktu (W-5) w ciągu ul. Boh. Getta Warszawskiego,
  - tunelu (T-6) grawitacyjnego w ciągu DTŚ pod ulicami Zwycięstwa i Dworcowa (km 2+000÷2+493),
  - wiaduktu (W-8) w ciągu ul. Częstochowskiej nad DTŚ (km 2+628,6),
  - wiaduktu (W-10) w ciągu ul. Konarskiego nad DTŚ (km 2+940),
  - wiaduktu (W-12) w ciągu jezdni zbiorczej Obwodnicy Centrum Gliwic nad DTŚ (km 3+638,8),
  - kładek dla pieszych nad DTŚ w ciągu: ul. Częstochowskiej (km 2+616) – (K-7), ul. Konarskiego (km 2+925) – (K-9), ul. Wschodniej Obwodnicy Gliwic (km 3+620) – (K-11).
  - jezdni zbiorczych: do obszaru Focus Parku i połączenia z ul. Jagiellońską,
  - zjazdów z DTŚ na ul. Robotniczą i Franciszkańską (w rej. ul. Hutniczej i W.Pola km 3+420 oraz km 3+820) i na ul. Baildona (km 4+060),
  - wiaduktu (W-13) w ciągu DTŚ nad ul. Królewskiej Tamy (km 4+430) ,
  - mostu estakadowego (E-14) w ciągu DTŚ nad rz. Kłodnicą (km 49+750 cieku) i terenem zalewowym (km 4+763÷5+310),
  - murów oporowych w rejonie ul. Śliwki-Orlickiego, Sienkiewicza i tunelu pod ulicami Zwycięstwa i Dworcową,
  - systemu drenażu i rozsączania w rejonie tunelu i palmiarni w Parku im. Chopina,
  - zadań uporządkowania, przekładki lub zabezpieczenia oraz przebudowy kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu (w tym linii 110 kV)
  - wycinki zieleni w pasie drogowym, w tym likwidacja części ogródków działkowych „Wiosna” i „Nad Kłodnicą”,
  - wyburzenia kolidującej zabudowy,
  - zmiany usytuowania zjazdu do posesji ul. Błog. Czesława 121,
  - odwodnienia – w tym rurociągów tłocznych i 4 przepompowni wód deszczowych i drenażowych - w rejonie ul. Zwycięstwa i ul. Konarskiego.

- urządzeń ochrony środowiska (ekranów akustycznych, przegród przeciwdrganiowych - przy Palmiarni i zabudowie na ul. Św. Katarzyny, separatorów, nasadzeń zieleni).

Niweleta projektowanej drogi na początkowym odcinku prowadzona będzie na poziomie terenu, od km 0+600 zacznie się podnosić dla przekroczenia wiaduktem ulic Śliwki Orlickiego, następnie obniżyć się będzie do poziomu -4,7 m wykopu pod ul. Sienkiewicza (km 1+400), by na krótkim odcinku przed budynkiem Palmiarni wrócić na poziom terenu i znów za budynkiem Palmiarni obniżyć się do poziomu max. - 7 m w tunelu projektowanym pod ul. Zwycięstwa, Dworcową i w wykopie do rej. ul. Konarskiego (km 3+000), skąd do zjazdu w ul. Pola-Hutniczą (km 3+400) prowadzona będzie po poziomie terenu, po czym obniży się do poziomu -7,2 m dla przejścia pod projektowaną Wschodnią Obwodnicą Gliwic (km 3+600).

Od powrotu na poziom terenu w ok. km 4+000 (rejonu ul. Baildona) do końca odcinka na węźle z ul. Kujawską wyniesiona będzie na nasypy i estakady nad terenem zalewowym rzeki Kłodnicy (pomiędzy węzłami na ul. Królewskiej Tamy i ul. Kujawskiej).

Do rejonu ul. Sienkiewicza przewiduje się odwodnienie grawitacyjne, z którego odbiornikiem będzie rzeka Kłodnica, na dalszym odcinku ścieki opadowe będą przepompowywane do istniejących kolektorów deszczowych, a od ul. Baildona do granicy miasta znów prowadzone grawitacyjnie do rzeki Kłodnicy.

Strop tunelu przystosowany został do ewentualnej realizacji w przyszłości innych funkcji miejskich: do obliczeń nośności przyjęto obciążenia od budynku wystawienniczo-usługowego, biurowego oraz garażu wielopoziomowego, które nie są objęte zakresem niniejszego opracowania, lecz były wymagane do obliczeń założeniem projektowym. Na przykryciu tunelu zachowane zostaną ciągi piesze, a także zrealizowane tereny zieleni. Ilość koniecznych wyburzeń zabudowy mieszkalnej obejmuje 6 budynków: przy ul. Dubois 40a-b, ul. Piastów 8, ul. Dworcowa 64, 66-66A, przy ul. Jagiellońskiej 14-14a, ul. Robotnicza 3.

### **Odcinek G1 – km 5+320 ÷ km 8+119,85**

W zakresie odcinka G1 od ul. Kujawskiej w Gliwicach do granicy m. Zabrze, w tym **216 m w granicach terenu zamkniętego PKP** (km 7+784÷8+000), w wariantcie 1 przewiduje się realizację:

- trasy głównej długości 2,8 km o następujących parametrach:

#### **km 5+320 ÷ km 5+525 (węzeł ul. Kujawskiej)**

- klasa techniczna drogi G2/2 (dwujezdniowa 2x3,5+2x3,5 m z pasem rozdziału),
- pas rozdziału szer. 4,0 m,
- prędkość miarodajna  $V_m = 80$  km/h,  
prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,  
na dojazdach i łącznicach typu WA  $V_m = 50-60$  km/h,  
na łącznicach typu WB  $V_m = 30-40$  km/h,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość jezdni: 12 m (3x3.5+0.5 opaska wewnętrzna i 1 m opaska zewnętrzna),
- szerokość poboczy: 2,5+4,0 m.

#### **km 5+525 ÷ km 6+600 (od ul. Kujawskiej do węzła z A1)**

- klasa techniczna drogi G2/3 (dwujezdniowa 3x3,5+3x3,5 m z pasem rozdziału),
- prędkość miarodajna  $V_m = 80$  km/h,  
prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h.

na dojazdach i łącznicach typu WA  $V_m = 50-60$  km/h,

na łącznicach typu WB  $V_m = 30-40$  km/h,

- pas rozdziału szer. 4,0 m,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość jezdni: 12 m (3x3,5+0,5 opaska wewnętrzna i 1 m opaska zewnętrzna),
- szerokość poboczy: 2,5÷4,5 m,
- na węźle z A1 południowa jezdnia szer. 12m,
- na węźle z A1 północna jezdnia 2x3,5+2x3,5 m z pasem rozdziału szer. 4,0 m.

**km 6+600 ÷ km 8+120 (od węzła z A1 do granicy z m. Zabrze)**

- klasa techniczna drogi GP2/3 (dwujezdniowa 3x3,5+3x3,5 m z pasem rozdziału),
- pas rozdziału szer. 4,0 m,
- prędkość miarodajna  $V_m = 90$  km/h,  
prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,
- kategoria ruchu KR5,
- szerokość jezdni: 13,5 m (3x3,5+0,5m opaska wewnętrzna i 2,5 m pas awaryjny) z wyjątkiem odcinka nad torami PKP (km 6+800), gdzie szerokość jezdni wynosić ma 12,0 m, oraz odcinków z pasami włączeń i wyłączeń– 14,5 m (4x3,5+0,5m opaska wewnętrzna),
- szerokość poboczy: 2,5 m i 3,5 m,

- węzła półkoniczyna z wiaduktem (W-15) w ciągu DTŚ nad ul. Kujawską (km 5+544),
- wiaduktu (W-16) w ciągu DTŚ nad ul. Błonie (km 5+777),
- węzła typu „koniczyna” z mostem estakadowym (E-17) (km 6+537÷ 6+973,44) w ciągu DTŚ na skrzyżowaniu z autostradą A1 (km 6+600), nad rz. Kłodnicą (km 51+632 cieku) i terenem zalewowym (km 6+573 ÷ 6+973,44) Łącznicami wschodnimi (3, 4, 7 i 8) na estakadach (E17.1 ÷ E17.4) i zachodnimi (1, 2, 5 i 6) na nasypach lub wariantowo z przedłużoną estakadą (km 6+242÷ 6+973,44) i łącznicami na estakadach E17.1 – E17.8,
- wiaduktu (W-18) w ciągu DTŚ nad ul. Wschodnią (km 7+793),
- wiaduktu (W-19) w ciągu DTŚ nad torami PKP (km 7+940),
- przebudowy ul. Kujawskiej do 3 pasów na odc. pomiędzy łącznicami węzła z DTŚ,
- zadań uporządkowania, przekładki lub zabezpieczenia oraz przebudowy kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu (w tym linii 110 kV),
- wycinki zieleni w pasie drogowym, w tym likwidacja części ogródków działkowych „Wiosna” i „Nad Kłodnicą”,
- wyburzenia kolidującej zabudowy,
- odwodnienia drogi,
- urządzeń ochrony środowiska (ekranów akustycznych, nasadzenia zieleni, siatek ochronnych dla płazów).

Niweleta projektowanej drogi na tym odcinku prowadzona będzie głównie na nasypach i estakadach, z wyjątkiem rejonu byłej bazy GPRINŻ (ok. km 6+150) na niewielkim odcinku w wykopie. Zaproponowano wariantowanie rozwiązań technicznych węzła na skrzyżowaniu z autostradą A1: w całości na estakadach lub przy realizacji odcinka zachodniego i łącznic na nasypach, a części wschodniej wraz z łącznicami na estakadach. W granicach terenu zamkniętego DTŚ przebiegnie po wiadukcie nad torami PKP.

Przewiduje się odwodnienie grawitacyjne, z którego odbiornikiem będzie rzeka Kłodnica.

Wśród koniecznych wyburzeń nie ma zabudowy mieszkalnej.

Miasto Zabrze**Odcinek Z4 – km 8+119,85 ÷ 8+300**

W zakresie odcinka Z4 w wariantcie 1B przewiduje się realizację:

- trasy głównej długości 0,18 km o następujących parametrach:
  - klasa techniczna drogi GP2/3 (dwujezdniowa 3x3,5+3x3,5 m z pasem rozdziału),
  - pas rozdziału szer. 4,0 m,
  - prędkość miarodajna  $V_m = 90$  km/h,
  - prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,
  - kategoria ruchu KR5,
  - szerokość jezdni – 13,5 m (3x3,5+0,5m opaska wewnętrzna i 2,5 m pas awaryjny),
  - szerokość poboczy – 2,5 m i 3,5 m,
- makroniwelacji terenu (zasypianie zapadlisk w sąsiedztwie korpusu drogowego),
- wycinki zieleni w pasie drogowym,
- przebudowy sieci wodociągowej  $\varnothing 600$ ,
- odwodnienia drogi,
- urządzeń ochrony środowiska (zewnętrzne bariery ochronne, separatory, nasadzenia zieleni).

Odcinek Z4 jest kontynuacją poprzedniego odcinka G1 od granicy Gliwic i Zabrze przez teren leśny na hałdzie pokopalnianej w kierunku Parku im. Powstańców Śląskich w Zabrzu. Niweleta projektowanej drogi na całym odcinku prowadzona będzie na wysokim nasypie. Nie przewiduje się ruchu pieszego, realizacji obiektów inżynierskich. Zastosowanie barier ochronnych ma uniemożliwić próbę wtargnięcia zwierząt na drogę.

Splywy opadowe po uprzednim podczyszczeniu odprowadzone będą grawitacyjnie do potoku Guido. Na tym odcinku nie stwierdzono konieczności wyburzeń zabudowy mieszkaniowej.

**Odcinek Z3 – km 8+300 ÷ 11+075**

W zakresie odcinka Z3 zlokalizowanego w Parku im. Powstańców Śląskich w wariantcie 1B przewiduje się realizację:

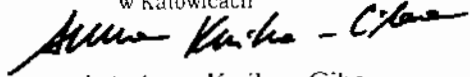
- trasy głównej długości 2,8 km o następujących parametrach:
  - klasa techniczna drogi GP2/3 (dwujezdniowa 3x3,5+3x3,5 m z pasem rozdziału),
  - pas rozdziału szer. 4,0 m,
  - prędkość miarodajna  $V_m = 90$  km/h,
  - prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h,
  - kategoria ruchu KR5,
  - szerokość jezdni: 13,5 m (3x3,5+0,5m opaska wewnętrzna i 2,5 m pas awaryjny) z wyjątkiem odcinków z pasami włączeń i wyłączeń: 14,5 m (4x3,5+0,5m opaska wewnętrzna),
  - szerokość poboczy: 2,5 m i 3,5 m,
- węzła typu „trąbka” z wiaduktem (W-20), w ciągu DTŚ nad łącznicą N-S dla połączenia z ul. Roosevelta (km 8+542),
- wiaduktu (W-21) w ciągu DTŚ nad torami kolejowymi relacji Gliwice-Katowice Ligota i Gliwice-Zabrze Makoszowy (km 9+240),
- estakady (E-22) nad pot. Guido (km 10+494 ÷ 10+634).

- tunelu (T-23) grawitacyjnego pod DTŚ w ciągu ul. Jaskółczej (km 10+944),
- zabezpieczeń oraz przebudowy kolidujących urządzeń uzbrojenia terenu (w tym urządzeń kolejowych),
- pompowni ścieków sanitarnych,
- chodników dla pieszych wzdłuż zachodnich łącznic węzła de Gaulle'a oraz przy ul. Jaskółczej,
- wzmocnienia podłoża i niwelacja terenu hałdy w rej. proj. węzła Roosevelta,
- wycinki zieleni w pasie drogowym,
- odwodnienia drogi, w tym rowów odwodnieniowych i przepustów,
- urządzeń ochrony środowiska (ekranów akustycznych, nasadzeń zieleni, separatorów i zbiornika retencyjnego, przejścia dla średniej zwierzyny, siatek grodzących dla zwierzyny).

Niwelata projektowanej drogi na całym odcinku prowadzona będzie także na nasypach, w części zachodniej wyższych, we wschodniej parkowej obniżających się do ok. 1.0 m i znów podniesionej na wysokości ogródków działkowych do wysokości obiektu (ok. 6.5 m) dla przejścia nad potokiem Guido.

Spływy opadowe po uprzednim podczyszczeniu odprowadzone będą grawitacyjnie do potoku Guido. Nie przewiduje się ruchu pieszego, z wyjątkiem dojścia do przystanków autobusowych przy łącznicach węzła de Gaulle'a. Nie ma koniecznych wyburzeń.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Katowicach

  
mgr inż. Anna Kuśka - Ciba

*Handwritten note:*  
14.08.2010

