

NAZWA INWESTYCJI	„Skomunikowanie A-4 z S-5 – budowa obwodnicy Obornik Śląskich”	
ADRES INWESTYCJI	<i>powiat trzebnicki, gmina Oborniki Śląskie</i>	
INWESTOR	 ZARZĄD WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO Wybrzeże Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław
		Gmina Oborniki Śląskie ul. Trzebnicka 1 55-120 Oborniki Śląskie
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	 Zbigniew Kowalski ul. A. Vivaldiego 56/3 52-129 Wrocław	Telefon: 697 917 251 e-mail: biuro@proway.com.pl Fax: 071/750 34 67 www.proway.com.pl
STADIUM	RAPORT ZE SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI	

GLÓWNY PROJEKTANT	PROJEKTANT DROGOWY
<p>mgr inż. Zbigniew Kowalski Nr uprawnień 136/DOŚ/04 specjalność drogowa do projektowania bez ograniczeń</p>	<p>mgr inż. Joanna Szumny Nr uprawnień DOŚ/0131/PBD/19 specjalność drogowa do projektowania bez ograniczeń</p>

23 LISTOPADA 2022

Zawartość

1. Przedmiot inwestycji.....	3
1.1. Nazwa inwestycji.....	3
1.2. Adres inwestycji	3
1.3. Inwestor	3
1.4. Jednostka projektowa	3
1.5. Cel oraz korzyści z realizacji inwestycji.....	3
1.6. Lokalizacja inwestycji.....	4
1.7. Ogólna charakterystyka przedmiotu projektu	4
2. Raport ze spotkania z mieszkańcami	5
2.1. Forma i termin spotkań.....	5
2.2. Uwagi, wnioski i pytania mieszkańców.....	9
2.3. Relacja fotograficzna	22

1. Przedmiot inwestycji

1.1. Nazwa inwestycji

Dokumentacja projektowana obejmuje inwestycję:

**„Skomunikowanie A-4 z S-5
– budowa obwodnicy Obornik Śląskich”**

1.2. Adres inwestycji

Inwestycja jest zlokalizowana w województwie dolnośląskim, w powiecie trzebnickim, gminie Oborniki Śląskie.

1.3. Inwestor

Zarząd Województwa Dolnośląskiego

ul. Wybrzeże Słowackiego 12-14

50-411 Wrocław

reprezentowany przez:

Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu

ul. Krakowska 28

50-425 Wrocław

oraz:

Gmina Oborniki Śląskie

ul. Trzebnicka 1

55-120 Oborniki Śląskie

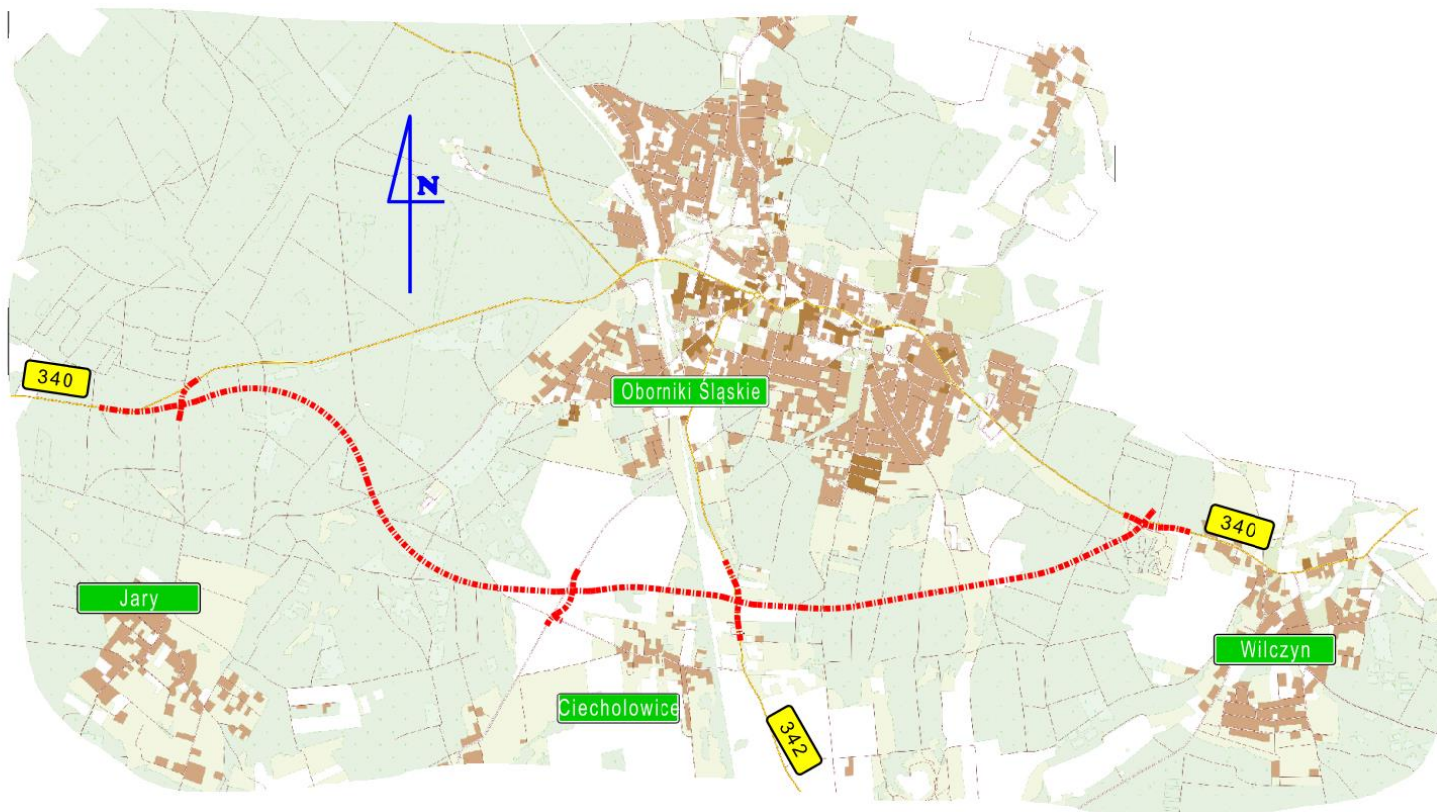
1.4. Jednostka projektowa

Wykonawcą dokumentacji projektowej jest firma PROWAY z siedzibą przy ulicy Antonia Vivaldiego 56/3, 52-129 Wrocław.

1.5. Cel oraz korzyści z realizacji inwestycji

Celem inwestycji jest budowa obwodnicy Obornik Śląskich w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340. Realizacja przedsięwzięcia wyprowadzi ruch tranzytowy z Obornik Śląskich, zwiększy komfort jazdy i wpłynie na poprawę płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do zmniejszenia emisji spalin. Zadanie obejmuje również budowę skrzyżowań, dróg obsługujących, ciągów pieszo-rowerowych, przejść dla zwierząt, obiektu inżynierskiego umożliwiającego przeprowadzenie projektowanej obwodnicy pod linią kolejową nr 271, co korzystnie wpłynie na warunki ruchu i bezpieczeństwo uczestników ruchu zarówno drogowego jak i kolejowego oraz dzięki zwierzy.

1.6. Lokalizacja inwestycji



1.7. Ogólna charakterystyka przedmiotu projektu

Przedmiotem opracowania jest budowa obwodnicy Obornik Śląskich w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną prowadzącą w kierunku miejscowości Jary do miejscowości Wilczyn. Nowa trasa ominie Oborniki Śląskie od strony południowej. Projektowana obwodnica będzie drogą jednojezdniową klasy G, posiadającą po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Założono prędkość projektową $v_p = 70$ km/h.

Przebieg oraz parametry drogi przyjęto na podstawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z roku 2016.

W zakres opracowania wchodzi również:

- budowa skrzyżowań z drogami poprzecznymi;
- budowa dróg obsługujących;
- budowa ciągów pieszo-rowerowych;
- budowa przejść dla zwierząt (w tym dużego przejścia nad projektowaną drogą)
- budowa obiektu pod linią kolejową nr 271 zapewniającego bezkolizyjne przeprowadzenie obwodnicy;
- budowa bezkolizyjnego przeprowadzenia obwodnicy nad przedłużeniem ul. Generała Stanisława Maczka;
- budowa odcinków kanalizacji deszczowej;
- budowa i przebudowa rowów odwadniających;
- budowa przepustów;

- budowa zbiorników retencyjnych;
- budowa zjazdów;
- nasadzenia zieleni;
- przebudowa odcinków dróg krzyżujących się z projektowaną drogą z uwagi na geometrię wlotów skrzyżowań;
- przebudowa kolizyjnych odcinków pozostałych sieci.

2. Raport ze spotkania z mieszkańcami

2.1. Forma i termin spotkań

Spotkanie z mieszkańcami dotyczące przedstawienia przez projektantów szczegółowych rozwiązań obwodnicy odbyło się w dniu 23.11.2022 r. o godz. 17:00 w Obornickim Ośrodku Kultury. Dodatkowo było ono transmitowane na żywo na stronie internetowej Gminy.

Województwo Dolnośląskie reprezentował Kierownik Działu Dróg i Transportu Drogowego Urzędu Marszałkowskiego – Paweł Bąk.

Gmina Oborniki Śląskie reprezentowana była przez Burmistrza Arkadiusza Poprawę, Kierownika Wydziału Inwestycji i Remontów Andrzeja Małkiewicza oraz Pełnomocnika Burmistrza - Marka Stojaka.

Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei reprezentował Kierownik Działu Uzgadniania Dokumentacji Ryszard Jóźwik.

Z ramienia jednostki projektowej – firmy PROWAY z Wrocławia – stawili się projektanci: Zbigniew Kowalski i Joanna Szumny oraz asystent projektanta: Jan Kreft.

Spotkanie rozpoczął Burmistrz, witając gości i zgromadzonych mieszkańców, a także widzów transmisji. Po nim głos zabrał przedstawiciel Marszałka Województwa Dolnośląskiego, Pan Paweł Bąk, który poinformował o uzyskaniu dofinansowania rządowego dla obwodnicy oraz o ogólnym budżecie i podstawowych parametrach inwestycji.

Następnie Projektant – Zbigniew Kowalski z firmy PROWAY – rozpoczął prezentację multimedialną od przedstawienia parametrów projektowanej obwodnicy, zakresu robót, jak również podstawowych założeń dotyczących liczby i lokalizacji skrzyżowań oraz obiektów. Zwrócono uwagę, że wiele rozwiązań wynika wprost z wymagań lub ograniczeń decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), która została wydana w 2016 r. Uczestnicy mieli okazję obejrzeć profesjonalną wizualizację 3D przyszłej trasy.

Po kolei przedstawiono i omówiono plany zagospodarowania kolejnych odcinków drogi, opisując planowane rozwiązania oraz cel ich wprowadzenia. Projektant przedstawił projektowane skrzyżowania w formie rond, które zapewniają płynność ruchu i dużą przepustowość, a jednocześnie wymuszają zmniejszenie prędkości, co znacząco poprawi bezpieczeństwo na zlokalizowanych w ich obrębie przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów. Wzdłuż całej obwodnicy przewidziano przestrzeń dla pieszych i rowerzystów, częściowo w formie wykorzystania przebiegu dróg obsługujących, a częściowo w formie wydzielonych ciągów pieszo-rowerowych.

Skrzyżowanie z linią kolejową zostanie zrealizowane w sposób bezkolizyjny poprzez poprowadzenie pod torami zarówno drogi, jak i ciągu pieszo-rowerowego. Analiza wykazała, że takie rozwiązanie nadal umożliwi odprowadzenie wód opadowych grawitacyjnie. W tym celu zaprojektowano przebudowę rowu drogowego wzdłuż ulicy Wrocławskiej. Mając na uwadze bezpieczeństwo niezmotoryzowanych użytkowników drogi, również wzdłuż ul. Wrocławskiej zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy od skrzyżowania DW340 z DW342 do skrzyżowania DW342 z ul. Ciecholowicką, natomiast na przedłużeniu ul. Generała Stanisława Maczka przewidziano obiekt nad istniejącym szlakiem pieszo-rowerowym, zapewniając bezpieczne i wygodne skomunikowanie przecinanego przez obwodnicę kompleksu leśnego.

Wykonawca dokumentacji wraz z Inwestorem oraz przedstawicielami Obornik Śląskich odpowiedzieli na wszystkie stawiane przez zainteresowanych mieszkańców pytania, z zastrzeżeniem, że część zagadnień wymagających dokładnego sprawdzenia lub załączenia dokumentów będzie wyjaśniona w niniejszym raporcie.

W konsultacje szczególnie zaangażowane było lokalne stowarzyszenie proekologiczne „Żywica”. Przedstawili oni szereg postulatów, dotyczących głównie ochrony środowiska, na które odpowiedź przedstawiona jest w dalszej części raportu.

Jedną z kwestii poruszonych przez Stowarzyszenie miała również bardzo duży oddźwięk w wypowiedziach mieszkańców. Postulowano umożliwienie przejścia i przejazdu na przedłużeniu ul. Grunwaldzkiej. Leśna droga w tym miejscu stanowi gminny szlak rowerowy oraz główną trasę pieszą z Jar do Obornik Śląskich. Według przedstawiciela Nadleśnictwa obecnego na spotkaniu, służy ona również jako droga pożarowa i z punktu widzenia Lasów Państwowych jej przerwanie jest niedopuszczalne. W toku dyskusji pojawiły się koncepcje przejścia w poziomie jezdni, ze zjazdami zamykanymi szlabanem, przepustu dla pieszych i rowerzystów (który jednak nie spełniałby wymogów przejazdu pożarowego) oraz wiaduktu analogicznego do tego już zaprojektowanego nad ul. Generała Stanisława Maczka. Projektant wyjaśnił, że nadrzędnym celem jest zaplanowanie bezpiecznych rozwiązań, dlatego przejście w poziomie byłoby niewskazane, natomiast przejście bezkolizyjne wygeneruje dodatkowe koszty. Projekt musi być wykonany dobrze, ale jednocześnie ekonomicznie, tak by miał szanse realizacji. Projektant zadeklarował, że rozwiązanie tego zagadnienia będzie przedmiotem dalszej analizy ze szczególnym uwzględnieniem zgodności z obowiązującą Decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Problem skomunikowania terenów po obu stronach obwodnicy pojawił się również w szerszym kontekście. Mieszkańcy wskazywali na rekreacyjne i turystyczne walory lokalnych lasów, będących wizytówką i atutem Gminy. Przerwanie ciągłości kompleksów leśnych znacznie umniejsza te walory i sprowokuje spacerowiczów do przekraczania drogi w niedozwolony sposób. Przedstawiciel Nadleśnictwa wskazał, że dla gospodarki leśnej lepszym rozwiązaniem byłoby prowadzenie dróg obsługujących po południowej, a nie północnej stronie obwodnicy, oraz że między ul. Generała Stanisława Maczka a Wilczynem trasa przecina drugą drogę pożarową. W odpowiedzi Projektant podkreślił, że bogactwo leśnych szlaków turystycznych było wzięte pod uwagę i dlatego przewidziano ciągi pieszo-rowerowe i pieszo-jezdne wzdłuż

całej obwodnicy, czego nie przewidywała pierwotna koncepcja stanowiąca podstawę obecnego opracowania. Dodał także, że biorąc pod uwagę długość i klasę drogi, miejsc do jej bezpiecznego przekroczenia jest wystarczająco dużo – najbardziej oddalone od jakiegokolwiek przejścia miejsce we wcześniej opisanym rejonie ul. Grunwaldzkiej znajduje się po ok. 900 m od dużego przejścia dla zwierząt oraz od ronda z ul. Juliusza Słowackiego. Ostateczne rozwiązania w zakresie dróg lub ścieżek po południowej lub północnej stronie obwodnicy będą przedmiotem dalszych rozważań oraz uzgodnień z Lasami Państwowymi.

Liczne głosy mieszkańców dotyczyły ochrony przed hałasem, w szczególności w sąsiedztwie ul. Ciecholowickiej i Ułańskiej oraz w mniejszym stopniu ul. Generała Stanisława Maczka. Domagano się zaprojektowania ekranów akustycznych lub wałów ziemnych albo przesunięcia przebiegu drogi jeszcze bardziej na północ. Dopytywano o rozwiązania wysokościowe – głębokość i zasięg wykopów w rejonie Ciecholowic oraz o wyniesienie drogi w rejonie ul. Generała Stanisława Maczka, a także o wpływ tych rozwiązań na emisję hałasu. Mieszkańcy wskazywali na już podwyższony poziom hałasu z uwagi na sąsiedztwo linii kolejowej i wyrażali wątpliwości, czy zastosowane w projekcie środki będą wystarczające. Projektant wyjaśnił, że znacząca zmiana przebiegu drogi jest niemożliwa ze względu na decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Dodał, że pierwotnie koncepcja zakładała w Ciecholowicach kilkunastometrowy nasyp najazdowy na obiekt nad linią kolejową, tymczasem po analizach i konsultacjach z Inwestorem podjęto decyzję o poprowadzeniu obwodnicy pod linią kolejową, co ogromnie wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu i zasięgu jego oddziaływania. Jako dodatkowe zabezpieczenie w obydwu miejscach przewidziane są nasadzenia roślinności izolacyjnej.

Kilku uczestników zwróciło uwagę na problem wód opadowych. Z jednej strony padło pytanie o oczyszczanie wód opadowych z drogi przed ich zrzutem. Z drugiej strony podniesiono kwestię zalewania miejscowości Jary przez strumień, który zasilany jest m.in. przez oczyszczalnię ścieków. Istnienie problemu potwierdził przedstawiciel Nadleśnictwa. Dodał on także, że zwiększona retencja wód jest w interesie gospodarki leśnej. Projektant odniósł się do obu pytań, wyjaśniając, że dopuszczalne poziomy zanieczyszczeń określone są w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – po ich analizie rozważy zaprojektowanie separatorów tam, gdzie będą konieczne. W kwestii retencji wskazano, że w miejscu włączenia rowów drogowych do potoku płynącego w kierunku Jar przewidziano zbiornik retencyjny, ale analizowana jest możliwość doprojektowania drugiego zbiornika.

Mieszkańcy Wilczyna wyrazili obawy o bezpieczeństwo swoje i swoich dzieci, wskazując na braki w infrastrukturze dla pieszych, nielogiczną lokalizację przejść dla pieszych względem przystanków autobusowych oraz zwiększony ruch wywołany powstaniem obwodnicy Obornik Śląskich. Głos zabrał Burmistrz, który zaznaczył, że w planach jest budowa dalszych odcinków DW340 w kierunku Trzebnicy, w tym fragmentu omijającego Wilczyn, i Gmina te plany wspiera. W sprawie przejść dla pieszych zapowiedział wsparcie w zawnioskowaniu o zmiany organizacji ruchu do Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei. Następnie wypowiedział się Pan Ryszard Józwiak z DSDiK, wyczerpująco wyjaśniając, że obwodnica ma za zadanie tylko wyprowadzić

ruch tranzytowy z centrum Obornik Śląskich, więc nie zwiększy ruchu już występującego na DW340. Jeśli chodzi o koncepcję połączenia A4 z S5, którego odcinkiem ma być obwodnica Obornik Śląskich, stwierdził, że pozostałe etapy są daleko mniej zaawansowane lub wręcz na etapie wstępnego planowania (zwłaszcza odcinek Miękinia – Kostomłoty/Kąty Wrocławskie), więc w przewidywalnej przyszłości nie wystąpi wzrost ruchu spowodowany stworzeniem trasy alternatywnej do dróg szybkiego ruchu. Przedstawiciel Inwestora dodał jeszcze, że rondo na końcu obwodnicy w Wilczynie wymusi redukcję prędkości pojazdów, które teraz mogą poruszać się ul. Trzebnicką i Obornicką z dużymi prędkościami, co korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo mieszkańców wsi.

Mieszkańcy poruszyli temat skrzyżowania z ul. Wrocławską, zgłaszając pomysł zaprojektowania ronda dwupasowego turbinowego lub wydzielonych pasów do prawoskrętu. Ich zdaniem zaproponowane w projekcie rozwiązanie w postaci ronda jednopasowego wygeneruje zatory, analogicznie do ronda na DW342 we Wrocławiu koło Targów „Piast”. Wykonawca dokumentacji odpowiedział, że rondo zaprojektowano o dużej średnicy w oparciu o obliczenia przepustowości, które z kolei są wykonywane dla ruchu w perspektywie 20-letniej. Obliczenia te wykazały, że warunki ruchu na rondzie jednopasowym będą bardzo dobre. Nie ma więc potrzeby projektowania dodatkowych pasów ruchu, czy to na jezdni ronda, czy wydzielonych, gdyż powoduje to jedynie zwiększenie liczby punktów kolizyjnych, a co za tym idzie pogorszenie warunków bezpieczeństwa.

Pojawiły się pytania o przebieg obwodnicy na początkowym odcinku, gdzie niejako dubluje istniejący przebieg DW340 oraz o lokalizację w tym rejonie dużego przejścia dla zwierząt, gdzie według mieszkańców nie obserwuje się migracji dzikich zwierząt. Projektant wyjaśnił, że obydwie kwestie wynikają wprost z warunków decyzji środowiskowej i na tym etapie nie podlegają już zmianom. Zakres projektu nie przewiduje też ogrodzenia drogi siatką, dlatego też planowane są nasadzenia zakrzewień, które mają ograniczyć przekraczanie drogi przez zwierzynę. Pojawiła się sugestia z sali, by zastosować również specjalne urządzenia odstraszające.

Przedstawiciel Lasów Państwowych wniósł postulat obsługi terenów leśnych bezpośrednio z drogi poprzez zjazdy, jako że takie rozwiązanie funkcjonuje w chwili obecnej. W ocenie Projektanta takie rozwiązanie jest niemożliwe ze względów formalnych – wymóg ograniczenia dostępności do dróg klasy G – oraz ze względów bezpieczeństwa ruchu. To wyjaśnienie pociągnęło za sobą pytania o dopuszczalną prędkość na projektowanej drodze oraz o statystyki wypadków w kontekście aktualnie funkcjonujących zjazdów. Projektant odparł, że dopuszczalna prędkość wyniesienie 90 km/h z wyjątkiem dojazdów do skrzyżowań, a dane dotyczące zdarzeń drogowych zostaną udostępnione w raporcie ze spotkania.

Jeden z mieszkańców zwrócił uwagę na dwie biogrupy ponad 100-letnich sosen w rejonie na zachód od ul. Słowackiego. Projektant przeanalizuje przebieg drogi względem siedlisk leśnych.

Uczestnicy spotkania pytali o wykonanie ścieżki rowerowej od obwodnicy do Obornik Śląskich wzdłuż ul. Słowackiego lub Wrocławskiej. Projektant wskazał, że te elementy są poza zakresem projektu i należy wnioskować do Gminy o odpowiednie inwestycje.

Niektórzy mieszkańcy byli zainteresowani podaniem odległości projektowanej drogi od konkretnych miejsc lub zabudowań. Projektant zapowiedział, że po dokonaniu dokładnych pomiarów udzieli odpowiedzi w raporcie.

Padły pytania o czas realizacji inwestycji oraz o organizację budowy. Przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego zapowiedział, że koniec prac projektowych wraz z uzyskaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej powinien nastąpić pod koniec 2023 r., a następnie przewiduje on okres ok. 2 lat na przeprowadzenie przetargu i budowy obwodnicy. Otwarcie trasy planowane jest więc na koniec 2025 r. Jeśli chodzi o organizację budowy i kolejność prac, jest jeszcze zbyt wcześnie by wskazać dokładne rozwiązania.

Spotkanie odbyło się w przyjaznych stosunkach. Miejsce spotkania zapewnił gospodarz - burmistrz Obornik Śląskich. Gmina Oborniki Śląskie zajęła się również poinformowaniem mieszkańców o spotkaniu. Atmosfera konsultacji budowała pozytywne relacje pomiędzy mieszkańcami i zarazem użytkownikami dróg, a Inwestorem oraz przedstawicielami biura projektowego. Spotkanie potwierdziło, że bardzo potrzebne i wskazane są tego typu rozmowy z mieszkańcami podczas fazy projektowania.

Na spotkaniu została sporządzona lista obecności wszystkich uczestników załączona do niniejszego raportu oraz notowane były wszelkie uwagi, wnioski oraz elementy, na które mieszkańcy zwracali uwagę. Na ich podstawie sporządzony został niniejszy protokół. Uwagi i wnioski mieszkańców przedstawiono w punkcie 2.2.

2.2. Uwagi, wnioski i pytania mieszkańców

Dla czytelności opracowania część uwag przesłanych w formie pisma została zredagowana. Oryginalna treść uwag wraz z całą przedstawioną argumentacją znajduje się w pismach przesłanych do Projektanta, załączonych do niniejszego raportu.

Uwagi 1-13 zamieszczono na podstawie pisma Stowarzyszenia Żywica z dn. 23.11.2022 r.

1. Stowarzyszenie Żywica postuluje przygotowanie na etapie prac przedprojektowych inwentaryzacji dendrologicznej oraz na etapie projektowym operatu dendrologicznego.
W ramach prac projektowych przeprowadzana jest inwentaryzacja dendrologiczna oraz operat dendrologiczny.
2. Stowarzyszenie Żywica postuluje przygotowanie na etapie prac projektowych planu ochrony zieleni.
W ramach prac projektowych zostanie przygotowany plan ochrony zieleni.
3. Stowarzyszenie Żywica postuluje zastosowanie na każdym etapie (planowania, projektowania i wykonania) inwestycji standardów ochrony drzew w procesie inwestycyjnym.

Powyższy wniosek zostanie uwzględniony w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych, na podstawie której wykonawca będzie zobowiązany prowadzić roboty budowlane.

4. Stowarzyszenie Żywica postuluje przesunięcie przebiegu trasy obwodnicy przed dojazdem do ronda z ul. Słowackiego w celu ochrony wyjątkowego, sędziwego dębu o wymiarach pomnikowych będącego w bardzo dobrej kondycji,
Przeanalizowano lokalizację wskazanego dębu względem obwodnicy na podstawie pomiaru geodezyjnego. Przedmiotowy dąb nie koliduje z inwestycją. Krawędź korony drzewa oddalona jest o ok. 26 m od krawędzi skarpy rowu drogowego.
5. Stowarzyszenie Żywica postuluje przesunięcie przebiegu trasy obwodnicy pomiędzy rondem w ciągu ulicy Słowackiego, a przecięciem trasy kolejowej, w celu ochrony wyjątkowych dębów o wymiarach pomnikowych.
Zostanie przeprowadzona analiza przesunięcia trasy obwodnicy na odcinku wskazanych dębów celem określenia możliwości rezygnacji z wycinki wskazanych dębów.
6. Stowarzyszenie Żywica postuluje, aby wnioskować do RDPL (Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych), aby wycinkę drzew realizowaną w ramach inwestycji na terenach należących do LP uznać jako działania gospodarcze realizowane w ramach obowiązującego lub projektowanego nowego PUL (Planu Urządzenia Lasu) dla Nadleśnictwa Oborniki Śląskie.
Zgodnie z powyższym wnioskiem Projektant wystąpi z prośbą o uznanie wycinki związanej z budową obwodnicy jako części zakresu Planu Urządzenia Lasu.
7. Stowarzyszenie Żywica postuluje, aby zaprojektować wiadukt nad przedłużeniem Generała Maczka z elementem dominanty architektonicznej.
Wniosek zostanie przeanalizowany.
8. Stowarzyszenie Żywica postuluje, aby zaprojektować przejście dla zwierząt zgodnie z najlepszymi doświadczeniami w celu minimalizacji potencjalnych zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt.
<https://korytarze.pl/upload/filemanager/korytarze/publikacje/poradnik-projektowania-przejsc-dla-zwierzat-2010.pdf>
Sporządzenie dokumentacji projektowej opiera się między innymi na wskazanym poradniku.
9. Stowarzyszenie Żywica postuluje, aby zaprojektować czoło przejścia dla zwierząt z wykorzystaniem elementów drewnianych.
Wniosek zostanie uwzględniony.
10. Stowarzyszenie Żywica postuluje, by na wszystkich obiektach pełniących rolę przejść dla zwierząt zamontować ekrany antyolśnieniowe. Ekrany wykonać w postaci drewnianego, szczelnego parkanu i połączyć z ogrodzeniem ochronnym.
Zostaną zastosowane ekrany w ramach przejścia dla zwierząt nad obwodnicą. Kwestie wykonania ekranu drewnianego oraz ogrodzenia zostaną rozstrzygnięte po konsultacji z Zamawiającym.
11. Stowarzyszenie Żywica postuluje, by zaprojektować wyspy ronda w porozumieniu ze stroną społeczną, mieszkańcami lub rozpiścić konkurs na wykonanie projektu w taki sposób, aby umieścić wewnątrz nasadzenia wraz z elementami architektury (np. rzeźba, instalacja przestrzenna).

Decyzja odnośnie wskazania sposobu zagospodarowania wysp rond leży po stronie Zamawiającego.

12. Stowarzyszenie Żywica postuluje zaprojektowanie w obszarze opracowania ścieżki rowerowej do Mrówki, którą będzie można połączyć w przyszłości ze ścieżką przy ul. Energetycznej.

Ciąg pieszo-rowerowy jest zaprojektowany od ronda z ul. Wrocławską do ul. Ciecholowickiej (przy składzie budowlanym „Mrówka”) z wyprowadzeniem ciągu pieszo-jezdnego w kierunku centrum Obornik Śląskich celem umożliwienia dobudowy w ramach odrębnego opracowania odcinka do centrum Obornik Śląskich.

13. Stowarzyszenie Żywica postuluje by wprowadzić wzdłuż drogi i dróg serwisowych oraz w miejscach, gdzie jest to możliwe pasy zieleni w formie alei, szpalerów lub skupisk drzew lub krzewów. Dobór gatunków uzgodnić z dendrologiem uwzględniając warunki siedliskowe oraz odporność gatunkową na zanieczyszczenia powietrza, susze i zasolenie gleby.

Przewiduje się wykonanie nasadzeń wzdłuż drogi w zakresie dopuszczalnym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Dobór gatunków do nasadzeń przeprowadzony będzie przez specjalistę z uwzględnieniem powyższych kwestii jak również w zgodzie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uwagi 14-19 zamieszczono na podstawie pisma Pana Piotra Cisa-Wolterowicza z dn. 28.11.2022 r.

14. Uczestnik konsultacji postuluje, by całą infrastrukturę dla rowerzystów wykonać w technologii bitumicznej oraz by jedyne rozdzielanie ciągu pieszo-rowerowego na chodnik i drogę rowerową uwzględniło zachowanie drzewa w alei przy ul. Juliusza Słowackiego.

Wszystkie drogi obsługujące i ciągi pieszo-rowerowe projektowane są z nawierzchni bitumicznej, za wyjątkiem krótkiego odcinka bezpośrednio przy przejściu dla zwierząt, gdzie zgodnie z wymogami projektowania takich przejść nawierzchnia wykonana będzie z kruszywa, by uczynić je bardziej atrakcyjnym dla zwierząt.

Rozdzielenie nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Słowackiego zaprojektowano w celu uniknięcia wycinki drzewa.

15. Uczestnik konsultacji postuluje doprojektowanie czwartego wlotu dla rowerzystów na skrzyżowaniu ulic Juliusza Słowackiego i Ciecholowickiej tak, by ograniczyć liczbę manewrów i punktów kolizyjnych dla osób chcących skorzystać z ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Juliusza Słowackiego.

Uwaga zostanie wprowadzona do projektu.

16. Uczestnik konsultacji postuluje zachowanie ciągłości nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Wrocławskiej względem zjazdów na przyległe posesje i odpowiednie ich oznakowanie, tak by zapewnić możliwie duży komfort i bezpieczeństwo korzystania z ciągu pieszo-rowerowego przy ruchliwej drodze.

Uwaga zostanie wprowadzona do projektu w miejscach, gdzie będzie to możliwe.

17. Uczestnik konsultacji prosi o wyjaśnienie jakie środki w postaci oznakowania pionowego, poziomego lub fizycznych elementów uspokojenia ruchu Projektant przewiduje do wykorzystania na drogach obsługujących, by zapewnić

bezpieczeństwo korzystającym z nich pieszym i rowerzystom oraz by ograniczyć dostępność tych dróg.

W ramach zakresu dokumentacji projektowej powstanie projekt docelowej organizacji ruchu wskazujący szczegółowo zastosowane oznakowanie. W chwili obecnej nie powstał jeszcze projekt docelowej organizacji ruchu.

Drogi obsługujące z uwagi na publiczny charakter nie będą posiadały ograniczeń wskazanych w pytaniu.

W miejscach, w których audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego wskaże na zasadność zastosowania urządzeń spowalniających ruch, zostaną one zastosowane.

18. Uczestnik konsultacji prosi o wyjaśnienie, czy odcinek starej drogi DW340 pozostawiony do wykorzystania jako droga obsługująca w rejonie ronda nr 1 będzie zwężony lub w jakikolwiek inny sposób wyposażony tak, aby zmienić charakter tej drogi i nadać priorytet ruchowi pieszo-rowerowemu.

W ramach projektu docelowej organizacji ruchu wskazany odcinek zostanie dostosowany do zmienionej funkcji.

19. Uczestnik konsultacji zwraca uwagę na nienormatywną szerokość ciągu pieszo-rowerowego przy miejscowości Wilczyn, i prosi o wyjaśnienie sposobu oznakowania włączenia projektowanego ciągu w istniejący.

Nie przewiduje się zmiany oznakowania w tym obszarze. Elementy projektowane będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów.

Uwaga 20 zamieszczona jest na podstawie dyskusji na spotkaniu oraz wszystkich pism przekazanych przez Stowarzyszenie i mieszkańców, załączonych do niniejszego raportu.

20. Liczni mieszkańcy oraz Nadleśnictwo postulują utrzymanie ciągłości istniejącej drogi leśnej na przedłużeniu ulicy Grunwaldzkiej. Jest ona drogą pożarową i pełni jednocześnie funkcję jedyne go bezpiecznego połączenia Jar z Obornikami Śląskimi dla pieszych i rowerzystów. Wśród sugerowanych rozwiązań są: przepust, wiadukt, przejście dla pieszych ze zjazdami pożarowymi, kładka. Jednocześnie padło pytanie, czy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach pozwalana na wykonanie w tym miejscu obiektu.

Najważniejszym aspektem przy projektowaniu rozwiązania we wskazanym miejscu jest bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu jak również zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Wszystkie propozycje zostaną przeanalizowane pod kątem zgodności z przepisami, pod kątem ekonomicznym oraz przede wszystkim pod kątem zgodności z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uwaga 21 zamieszczona jest na podstawie dyskusji na spotkaniu, pisma Pana Piotra Cisa-Wolterowicza oraz karty uwagi spisanej bezpośrednio po spotkaniu.

21. Mieszkańcy podnoszą kwestię utrzymania ciągłości drogi lub przejścia na kierunku ul. Ułańska – ul. 9 Maja. Argumentują, że przebiega tamtędy

jedyne bezpieczne połączenie Ciecholowic z centrum Obornik Śląskich dla pieszych i rowerzystów, w szczególności dzieci. Po powstaniu obwodnicy w obecnym kształcie, jedynymi możliwościami pozostałyby ulice Juliusza Słowackiego i Wrocławska, gdzie nie ma żadnej infrastruktury pieszo-rowerowej, a samochody rozwijają duże prędkości. Wśród zaproponowanych rozwiązań – wykorzystanie przejazdu pod linią kolejową do przeprowadzenia chodnika górą wzdłuż torów.

W ramach projektu przewidziano przejścia dla pieszych w km 3+090 przy rondzie z ul. Juliusza Słowackiego, gdzie prędkość poruszania się pojazdów jest niższa w wyniku geometrii ronda i dojazdu do ronda, oraz w km 4+010 przy rondzie z DW nr 342.

Uwagi 22-25 zamieszczone są na podstawie kart uwag spisanych bezpośrednio po spotkaniu.

22. Uczestnik konsultacji wskazał na występowanie dużej liczby światłowodów i innych instalacji wzdłuż linii kolejowej, co pociąga za sobą problematykę rozwiązania kolizji drogi z istniejącymi sieciami.

W zakresie branży teletechnicznej oraz w ramach budowy obiektu szczegółowo zostanie rozpoznany wskazany obszar oraz nawiązany zostanie kontakt ze wszystkimi podmiotami celem sporządzenia projektów usunięcia kolizji.

23. Wielu mieszkańców wnosi o zapewnienie ochrony przed hałasem w rejonie ulic Ciecholowickiej i Ułańskiej poprzez rozważenie zaprojektowania ekranów akustycznych lub wałów ziemnych.

Wniosek został uwzględniony poprzez zastosowanie wału ziemnego.

24. Uczestnik konsultacji postuluje zapewnienie przejezdności dla pojazdu ciężarowego na zjeździe na drogę obsługującą z ul. Wrocławskiej na wschód, z uwagi na przeznaczenie przyległych terenów na aktywność gospodarczą według MPZP.

Przy projektowaniu zjazdu na dodatkową jezdnię uwzględniona zostanie przejezdność dla pojazdu ciężarowego.

25. Uczestnik konsultacji pyta o odległość stajni Arat od obwodnicy i o dostępność dla pieszych i rowerzystów od strony Obornik Śląskich.

Odległość od stajni do osi drogi wyniesie w prostej linii 450 m. Dostęp będzie zapewniony ścieżką w ul. Generała Stanisława Maczka, bezkolizyjnie pod obwodnicą.

Uwagi 27-33 zamieszczone są na podstawie pism Panów Michała Soroki i Wojciecha Skiby z dnia 29.11.2022 r.

26. Uczestnik spotkania wnosi o zapewnienie ochrony siedlisk oznaczonych jako lasy rzadkie w skali Europy (3.2 zgodnie z certyfikacją FSC).

Wszystkie rozwiązania projektowe, które zostały zastosowane są zgodne z obowiązującymi przepisami oraz poszanowaniem siedlisk szczególnie cennych przyrodniczo.

27. Mieszkańcy Jar postulują nie tylko o utrzymanie ciągłości ul. Grunwaldzkiej po realizacji inwestycji, ale także o zapewnienie jej przejezdności w trakcie budowy.
Zgodnie z deklaracjami w toku spotkania będzie sporządzona analiza celem podjęcia przez Zamawiającego decyzji o utrzymaniu ciągłości ul. Grunwaldzkiej pod obwodnicą.

28. Mieszkańcy Jar postulują o utrzymanie ciągłości w kierunku zachodnim drogi leśnej prowadzącej od skrzyżowania ul. Słowackiego z ul. Ciecholowicką.
Powyższa uwaga zostanie wprowadzona do projektu.

29. Należy zweryfikować faktyczne możliwości wpięcia odwodnienia Obwodnicy Obornik do odprowadzalnika oczyszczalni ścieków w Obornikach Śląskich ze względu na stan techniczny tego obiektu w rejonie wsi Jary. Koordynacja procesu i kształtu projektowego w zakresie odwodnienia musi być powiązana z odpowiednimi działaniami utrzymującymi na tym cieku, co wynika z okoliczności opisanej wyżej w punkcie 6B.

6B: Miejscowość Jary łączyła przez dekady (i dłużej) z Lubnowem droga pomiędzy ul. Lipową w Jarach a ul. Pod Lasem w Lubnowie (w rejonie Starego Cmentarza).

W wyniku długotrwałego zaniechania jakichkolwiek prac utrzymaniowych na odprowadzalniku ścieków z oczyszczalni w Obornikach Śląskich (co jest przedmiotem nieskutecznych zgłoszeń od wielu lat) doszło w ostatnim czasie do zupełnego zamulenia koryta odprowadzalnika, a ścieki płyną przez koronę w/w drogi, powodując katastrofalne negatywne skutki środowiskowe i infrastrukturalne (rozmywane są zarówno sama drogi jak i konstrukcja mostu nad tym ciekiem).

W rezultacie mieszkańcy Jarów po raz kolejny zostali odcięci od drugiego najbliższego sklepu (w Lubnowie, a także drugiego najbliższego kościoła), a gospodarstwo ekologiczne w Jarach, (promowane w swoich materiałach przez Gminę Oborniki Śląskie np. tutaj w opisie wsi Jary: <https://wydawnictwoprecjoza.pl/wp-content/uploads/2020/09/OBORNIKI2.pdf>) ponosi straty i doświadcza zagrożenia ryzyka skażenia. Gospodarstwo to użytkuje jarskie pastwiska zlokalizowanych za tym ciekiem i wypasa tam swoje bydło. W załączeniu dokumentacja fotograficzna obrazująca obecny stan drogi Jary-Lubnów w rejonie odprowadzalnika ścieków z oczyszczalni w Obornikach Śląskich.

W ramach projektowanej inwestycji przewidziano zbiorniki retencyjne zapewniające opóźnienie spływu wód opadowych do istniejącej melioracji. W zakresie przedmiotowej inwestycji nie jest ujęte rozwiązanie problemu związanego z zanieczyszczeniami innymi niż z pasa drogowego.

30. Mając na uwadze argumenty przedstawione na początku wystąpienia w punkcie 1 podpunkty A do E, należy wtórnie przeanalizować zasadność wprowadzenia drogi dla ludzi na obiekcie w km 0+900 dedykowanym dla zwierząt w szczególności pod kątem osiągnięcia zamierzonego efektu środowiskowego, jak i efektu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa na Obwodnicy poprzez maksymalne zachęcenie dużych zwierząt do korzystania z dedykowanego przejścia.

Poradnik projektowania przejść dla zwierząt nie wyklucza prowadzenia po nich dróg, pod warunkiem niedopuszczania ich do ogólnego ruchu i zastosowania nawierzchni naturalnej (np. kruszywa). Projektant zakłada, że ma to być głównie przejazd ułatwiający prowadzenie gospodarki leśnej. Lokalizacja przejścia dla zwierząt wskazana została w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w miejscu istniejącej drogi leśnej.

31. Uczestnicy konsultacji postulują, by ograniczyć szerokość pasa drogowego do określonego w decyzji środowiskowej minimum: 30 m.

DŚU określa minimalną szerokość drogi w liniach rozgraniczających, ale nie podaje maksymalnej szerokości. Ponadto, w dalszej części podaje, że średnia szerokość drogi w liniach rozgraniczających wyniesie ok. 50 m, z poszerzeniami tam gdzie to wynika ze względów technicznych. Prawidłowe ukształtowanie wysokościowe trasy, poprawne jej odwodnienie i jednoczesne zapewnienie bezpiecznego ruchu pieszych i rowerzystów powodują, że niemożliwe jest przyjęcie sztywnego maksymalnego wymiaru pasa drogowego. Projekt zakłada przyjęcie możliwie najmniejszej szerokości pasa drogowego dla zaprojektowanej infrastruktury.

32. Uczestnik konsultacji wskazuje na konieczność ochrony dwóch grup starodrzewu sosnowego po zachodniej stronie ul. Słowackiego. Miejsce to jest też wykorzystywane przez mieszkańców do rekreacji.

Zaprojektowane rozwiązania w sposób maksymalny możliwy do wykonania uwzględniają uwarunkowania środowiskowe oraz przyrodnicze.

Uwagi 33-57 zamieszczone są na podstawie dyskusji na spotkaniu.

33. Stowarzyszenie Żywica wnosi o kompensację siedlisk 91E0 i 9170, które nie są ujęte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wszystkie rozwiązania projektowe, które zostały zastosowane są zgodne z obowiązującymi przepisami oraz poszanowaniem siedlisk szczególnie cennych przyrodniczo.

34. Mieszkańcy zwracają uwagę na zdublowanie przebiegu obwodnicy i starej drogi DW340 na początkowym odcinku.

Przebieg obwodnicy wynika z założonych wysokich parametrów projektowych drogi, został on przyjęty na etapie koncepcji i zatwierdzony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

35. Mieszkańcy zwracają uwagę na lokalizację przejścia dla zwierząt nad obwodnicą w bezpośredniej bliskości istniejącej DW nr 340, w miejscu gdzie występowanie migracji zwierząt budzi wątpliwości.

Lokalizacja przejścia dla zwierząt została przyjęta na etapie koncepcji i zatwierdzona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

36. Mieszkańcy wnoszą o zaprojektowanie zbiornika retencyjnego na potoku w rejonie ul. Grunwaldzkiej. Podczas deszczów nawalnych występuje problem podtapiania wsi Jary.

W ramach projektowanej inwestycji przewidziano zbiorniki retencyjne zapewniające opóźnienie spływu wód opadowych z pasa drogowego projektowanej obwodnicy do istniejącej melioracji.

37. Mieszkańcy proszą o wyjaśnienie jaka jest odległość obwodnicy od najbliższych zabudowań w rejonie ul. Generała Stanisława Maczka.

Najbliżej położona jest pojedyncza zabudowa przy ul. Aleksandra Fredry – ok. 300 m od osi obwodnicy. Zwarta zabudowa przy ul. Aleksandra Fredry lub ul. Czesława Miłosza oddalona jest o co najmniej 550 m od osi drogi, a najbliższe zabudowania przy ul. Generała Stanisława Maczka są oddalone od trasy o ok. 670 m.

38. Mieszkańcy proszą o wyjaśnienie czy z powodu zaprojektowania wiaduktu w rejonie ul. Generała Stanisława Maczka obwodnica będzie wyniesiona ponad istniejący poziom terenu i jaka ochrona przed hałasem jest tam przewidziana.

Tak, obwodnica będzie biegła w tym miejscu na ok. 5-metrowym nasypie. W celu poprawy warunków akustycznych zaprojektowane zostaną nasadzenia zieleni izolacyjnej.

39. Mieszkańcy wnoszą o zaprojektowanie ronda dwupasowego turbinowego na skrzyżowaniu z ul. Wrocławską lub dodanie do obecnego rozwiązania wydzielonych pasów do skrętu w prawo.

Zaprojektowano rondo jednopasowe o średnicy 50 m. Taka średnica zapewnia wystarczającą przepustowość, co wykazały obliczenia. Nie uzasadnionym ekonomicznie jest zwiększanie powierzchni zabudowy oraz wykupów nieruchomości. Jednocześnie jest to rozwiązanie, które generuje mniej punktów kolizyjnych niż te, które zostały zaproponowane na konsultacjach, a więc jest bezpieczniejsze.

40. Mieszkańcy proszą o udostępnienie danych dotyczących aktualnego i prognozowanego ruchu w kontekście przepustowości ronda oraz emisji hałasu.

Projektant wykonał pomiary ruchu w terenie i na ich podstawie dokonał obliczeń prognozy ruchu.

Średni dobowy ruch na istniejącej drodze 340:

W roku 2022: 7812 pojazdów

W roku 2035 (10 lat po oddaniu obwodnicy do ruchu): 10478 pojazdów

W roku 2045 (20 lat po oddaniu obwodnicy do ruchu): 12765 pojazdów

Średni dobowy ruch na istniejącej drodze 342:

W roku 2022: 6648 pojazdów

W roku 2035: 8928 pojazdów

W roku 2045: 10882 pojazdy

Wybudowanie obwodnicy wpłynie na częściową zmianę rozkładu ruchu. Dla części kierowców poruszających się drogą wojewódzką nr 340 celem będzie miasto Oborniki Śląskie lub dojazd do innych miejscowości na północ od miasta, ale jednak większość kierowców wybierze przejazd obwodnicą. W prognozowanym modelu ruchu Projektant przyjął rozkład ruchu po oddaniu obwodnicy do ruchu jako: 30% pojazdów na starej DW340 i 70% pojazdów

na obwodnicy. Przy uwzględnieniu tak zamodelowanego ruchu, wielkości natężenia ruchu na obwodnicy będą przedstawiać się następująco:

Średni dobowy ruch na nowej drodze 340 (obwodnica)

W roku 2026: 7038 pojazdów

W roku 2035: 8609 pojazdów

W roku 2045: 10489 pojazdów

Analiza przepustowości ronda z ul. Wrocławską znajdują się w opracowaniu załączonym do raportu.

41. Mieszkańcy wnoszą o zaprojektowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wrocławskiej do Obornik Śląskich.

Przedmiotowa ścieżka jest poza zakresem inwestycji.

42. Mieszkańcy Wilczyna postulują powstanie chodników i zmianę lokalizacji przejść dla pieszych w swojej miejscowości ze względu na obawy o bezpieczeństwo po wzroście ruchu wywołanym przez powstanie obwodnicy Obornik Śląskich.

Powyższe postulaty dotyczą miejscowości Wilczyn i znajdują się poza zakresem przedmiotowej inwestycji.

43. Mieszkańcy postulują zaprojektowanie odrębnego ciągu pieszo-rowerowego niezależnego od dróg obsługujących ze względu na bezpieczeństwo.

Takie rozwiązanie jest korzystne pod kątem bezpieczeństwa, ale powoduje większą zajętość terenu, co pociąga za sobą większe koszty wykupu działek i kolejne setki wyciętych drzew oraz zwiększenie kosztów budowy i utrzymania. Projektant przewiduje, że ruch na drogach obsługujących będzie jedynie sporadyczny związany z dojazdem do posesji i gospodarką leśną oraz rolną, i nie będzie stanowił zagrożenia dla pieszych i rowerzystów.

44. Mieszkańcy Ciecholowic postulują przesunięcie trasy bardziej na północ, celem ochrony obecnych mieszkańców przed hałasem. Ich zdaniem można zmienić lokalizację ronda nr 2 tak aby równocześnie spełnić ten postulat oraz wcześniejszy o zachowaniu drzew pomnikowych.

Zostanie przeprowadzona analiza przesunięcia trasy obwodnicy w kierunku północnym.

45. Uczestnik spotkania pytał o czas realizacji inwestycji.

Uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej jest planowane na koniec 2023 roku, oddanie obwodnicy do ruchu jest planowane na koniec 2025 roku.

46. Mieszkańcy Jar wskazują, że gdyby uciąglenie ul. Grunwaldzkiej nie mogło powstać, preferują drogę obsługującą od strony południowej, tak by droga leśna od strony ich miejscowości nie kończyła się ślepo. Nadleśnictwo również postuluje o drogi obsługujące po południowej stronie obwodnicy wszędzie gdzie przecina ona kompleksy leśne.

Powyższy wniosek oraz wnioski Nadleśnictwa będą poddane analizie oraz konieczne będzie uzyskanie opinii Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w ramach Ustawy z dn. 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

47. Uczestnik konsultacji podnosi kwestię oczyszczania wód opadowych spływających z drogi.

Zgodnie z wymogami decyzji środowiskowej wylot kanalizacji deszczowej do cieku powierzchniowego będzie wyposażony w separator, natomiast wyloty rowów drogowych do cieków będą wyposażone w urządzenia zamykające na wypadek wystąpienia sytuacji awaryjnej. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zakłada, że większość wód opadowych ulegnie samooczyszczeniu dzięki zastosowaniu rowów trawiastych. Ewentualne dodatkowe rozwiązania będą wynikały z dalszych analiz i obliczeń. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nakłada również obowiązek budowy kanalizacji deszczowej stanowiącej szczelne odwodnienie na odcinku ok. 800 m w obrębie ulicy Generała Stanisława Maczka.

48. Uczestnik konsultacji prosi o informacje dotyczące planowanej kolejności budowy i miejsca początku prac.

W chwili obecnej prace są na zbyt wczesnym etapie, żeby udzielić odpowiedzi na powyższe pytanie.

49. Mieszkańcy pytają czy poza ul. Generała Stanisława Maczka będzie dostępne przejście przez obwodnicę pomiędzy rondami 3 i 4 oraz jaka jest odległość między tymi przejściami.

Nie przewiduje się wykonywania dodatkowych przejść dla pieszych między skrzyżowaniami na odcinkach poza terenem zabudowanym. Od ronda nr 3 do ul. Generała Stanisława Maczka jest ok. 1000 m, od ronda nr 4 do ul. Generała Stanisława Maczka jest ok. 1300 m.

50. Mieszkańcy proszą o informację, czy planowane jest ogrodzenie drogi i postulują odpowiednie jej zabezpieczenie przed wbieganiem dzikiej zwierzyny np. poprzez zastosowanie odpowiednich odblasków.

Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach droga będzie ogrodzona siatką na 50 m w każdą stronę od przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla małych zwierząt. Przy przejściu dla dużych zwierząt oraz przy obiektach nad ciekami przewiduje się nasadzenia roślinności naprowadzającej. Z uwagi na czynnik ekonomiczny decyzję o ewentualnym ogrodzeniu obwodnicy na całej długości może podjąć Inwestor.

51. Mieszkańcy proszą o wyjaśnienia, czy Projektant wziął pod uwagę przy projektowaniu istniejące i planowane gminne szlaki rowerowe.

Tak, dlatego ciąg pieszo-rowerowy został zaprojektowany wzdłuż całej obwodnicy, choć nie był on uwzględniony w projekcie na etapie koncepcji.

52. Uczestnik spotkania postuluje wykonanie większej liczby przejazdów w poprzek obwodnicy kosztem ciągów pieszo-rowerowych przebiegających wzdłuż obwodnicy.

Przejazdy zaprojektowano przy każdym rondzie. Projektowana droga wojewódzka jest drogą o znaczeniu ponadregionalnym kategorii „główna”, dla której obowiązują przepisy nakazujące ograniczenie dostępności do drogi. Lokalizacja przejść dla pieszych w terenie niezabudowanym, na odcinku przebiegającym przez tereny leśne stwarza potencjalnie niebezpieczne miejsca, w związku z czym jest niewskazana.

53. Mieszkańcy postulują o wykonanie przynajmniej ścieżki z kruszywa po przeciwnej stronie niż drogi obsługujące, jeżeli wykonanie ich po obu stronach jest niemożliwe.

Wykonanie ścieżki z kruszywa celem zapewnienia obustronnej obsługi drogi jest możliwe technicznie, jednak jest dodatkowym elementem nie ujętym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zwiększa szerokość pasa drogowego, a co za tym idzie powierzchnię niezbędną wykupów oraz zakres wycinki lasu. Analizowane są rozwiązania zapewniające dobrą dla pieszych i rowerzystów komunikację.

54. Nadleśnictwo proponuje realizację obowiązku obsługi przyległych terenów poprzez bezpośrednie zjazdy zamiast dróg obsługujących.

Kwestia zjazdów na tereny leśne będzie przedmiotem szczegółowej analizy. Na nowoprojektowanych drogach klasy G należy ograniczać dostęp z terenów przyległych, więc z ewentualnych zjazdów mogłyby korzystać wyłącznie uprawnione służby, m.in. ratownicze i leśne.

55. Mieszkańcy proszą o udostępnienie danych dotyczących zdarzeń drogowych na istniejących odcinkach DW340 przebiegających przez lasy.

Dane dotyczące zdarzeń drogowych udostępnione są na geoportalu Województwa Dolnośląskiego pod adresem:

<https://geoportal.dolnyslask.pl/app/mapa/operatorwgik/wypadki-drogowe-wtgn/>

56. Uczestnicy spotkania proszą o informację na temat planowanej prędkości dopuszczalnej na obwodnicy.

Dopuszczalna prędkość na obwodnicy planowana jest na zasadach ogólnych, tj. 90 km/h, poza odcinkami dojazdowymi do skrzyżowań, gdzie będzie obowiązywać ograniczenie do 50 km/h.

57. Uczestnik spotkania prosi o informację czy przy obwodnicy planowana jest budowa stacji paliw.

Nie, nie ma planów budowy stacji paliw. Istniejąca stacja paliw przy ul. Wrocławskiej będzie skomunikowana z obwodnicą poprzez rondo nr 3.

Uwagi 58-59 zamieszczone są na podstawie wiadomości elektronicznych przesłanych do Projektanta.

58. Mieszkaniec prosi o informację na temat ekranów akustycznych i ich projektowanego przebiegu.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie przewiduje budowy ekranów akustycznych.

59. Mieszkaniec prosi o wyjaśnienia czy analizowana była koncepcja zakończenia obwodnicy w Wilczynie w formie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, jako że w opinii Mieszkańca byłoby to tańsze rozwiązanie, a po powstaniu obwodnicy ruch na starej drodze wojewódzkiej nr 340 byłby mniejszy.

Zaletą budowy ronda są niższe koszty utrzymania i eksploatacji względem skrzyżowania z sygnalizacją. Ponadto ronda stanowią stały element uspokojenia ruchu bez względu na fazę sygnalizacji. Wymusza to na kierowcach redukcję prędkości przed wjazdem do terenu zabudowanego.

Uwagi 60-63 zamieszczone są na podstawie uwag i postulatów sformułowanych podczas spotkania Projektanta z przedstawicielami Lasów Państwowych.

60. Przedstawiciele Nadleśnictwa poprosili o informacje o klasie projektowanej drogi, wskazanie podstawy prawnej braku realizowania zjazdów bezpośrednich z projektowanej oraz wskazanie na podstawie jakich przepisów procedowana jest dokumentacja z uwagi na zmianę w ostatnim czasie rozporządzenia wykonawczego dla dróg publicznych.

Projektowana obwodnica jest drogą klasy G, dla nowych dróg tej klasy powinno dążyć się do ograniczenia liczby zjazdów, a ich lokalizacja ograniczona jest spełnieniem szeregu wymogów bezpieczeństwa ruchu takich jak m.in. zapewnienie widoczności. Brak realizacji bezpośrednich zjazdów z nowych dróg to również wytyczna zarządcy dróg wojewódzkich. Projekt realizowany jest na podstawie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami.

61. Przedstawiciele Lasów Państwowych wystosowali propozycję likwidacji dodatkowej jezdni na długości terenów leśnych na rzecz budowy bezpośrednich zjazdów na drogi leśne, co pozwoli jednocześnie na ograniczenie zakresu wycinki lasu.

Lokalizacja infrastruktury dla rowerzystów na całej długości trasy jest wymogiem Instytutu Rozwoju Terytorialnego oraz Inwestora, zatem musi zostać zachowana.

62. Przedstawiciele Nadleśnictwa wskazali, że jeśli dodatkowa jezdnia jest konieczna to preferują jej lokalizację po południowej stronie obwodnicy. Dostęp do kompleksu leśnego po północnej stronie obwodnicy realizowany jest poprzez zjazdy z istniejącej drogi wojewódzkiej nr 340, natomiast większa część kompleksu leśnego jest po stronie południowej, do której dostęp jest odcinany. Szczególnie istotnym odcinkiem jest teren pomiędzy rondem nr 1 i nr 2 (drogą w kierunku Jar a ulicą Słowackiego) oraz od drogi PPOŻ nr 50 do ronda nr 4 przed Wilczynem.

Projektowana obwodnica nie może uniemożliwić obsługi terenów leśnych zarówno w zakresie utrzymania, jak i komunikacji na cele pożarowe. W projekcie zostanie przewidziana obsługa terenów leśnych poprzez zjazdy na potrzeby służb leśnych, dróg obsługujących.

63. Projektant zapytał o możliwość uwzględnienia wycinek wymaganych do budowy obwodnicy w ramach Planu Urządzania Lasu. Przedstawiciele Nadleśnictwa odpowiedzieli, że nie ma takiej możliwości, ponieważ po decyzji ZRID teren nie należy już do Skarbu Państwa, zatem nie jest zaliczany do terenu lasów, a przed wydaniem decyzji obowiązują ustalenia PUL dla danych działek. Nie jest przewidziana wycinka całkowita dla tego obszaru.

Projektant zwrócił się do Nadleśnictwa z pytaniem o planowane inwestycje związane z retencją na terenie leśnym w obrębie inwestycji. Nadleśniczy odpowiedział, że planowane jest wykonanie zbiornika retencyjnego na południe od obwodnicy na cieku Strużnia przed miejscowością Jary. Nie jest planowana

budowa elementów retencji na cieku w obrębie ulicy Grunwaldzkiej. W obszarze tego rowu nie znajdują się tereny niezagospodarowane, które mogłyby być obszarem na taki zbiornik.

Przedstawiciele Nadleśnictwa zwrócili uwagę, że szczególnie istotne jest zapewnienie ciągłości dróg przeciwpożarowych, dla których konieczne będzie uzyskania uzgodnienia straży pożarnej. Drogą taką jest przedłużenie ulicy Grunwaldzkiej (droga ppoż nr 47) oraz droga w okolicy ronda nr 4 przed Wilczynem (droga ppoż nr 50). Zjazd na część kompleksu leśnego po wschodniej części Obornik Śląskich po południowej stronie obwodnicy musi być realizowany poprzez drogę ppoż, ponieważ inny dojazd prowadzi przez tereny zabudowane między budynkami. Funkcja ta mogłaby zostać spełniona poprzez dodatkową jezdnię po południowej stronie lub poprzez bezpośredni zjazd. Przedstawiciele Lasów zwrócili uwagę, że sieć dróg przeciwpożarowych na terenach leśnych jest uzgadniana ze strażą pożarną a wymogi co do ich przebiegów (odległości między drogami) określone są przepisami, zatem drogi dojazdu wozów bojowych nie mogą zostać znacząco wydłużone. Nadleśniczy poinformował, że szczególnie istotne jest zachowanie ciągłości drogi ppoż. nr 47 na przedłużeniu ulicy Grunwaldzkiej.

Projektowana obwodnica nie może uniemożliwić obsługi terenów leśnych zarówno w zakresie utrzymania, jak i komunikacji na cele pożarowe. W projekcie zostanie przewidziana obsługa terenów leśnych poprzez zjazdy na potrzeby służb leśnych, dróg obsługujących.

2.3. Relacja fotograficzna





Raport został opracowany przez jednostkę projektową:

PROWAY

Zbigniew Kowalski

ul. A. Vivaldiego 56/3

52-129 Wrocław