

45-217 Opole

TPKM/2015/13

**Pani  
Alicja Majewska  
Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
ul. Obr. Stalingradu 66  
45-512 Opole**

dot. postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa Trasy Średnicowej w ramach zadania – Budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego Miasta Opola**”, nr sprawy – WOOŚ.4200.3.2013.MW.23

**Szanowna Pani Dyrektor,**

w imieniu Towarzystwa Przyjaciół Komunikacji Miejskiej w Opolu składamy uwagi i wnioski dotyczące ww. przedsięwzięcia, skonstruowane przez członków TPKM. Lista uwag przedstawiona jest w siedmiu rozdziałach, w których analizowane są poszczególne aspekty realizacji planowanej inwestycji.

**I. BRAK UZASADNIENIA REALIZACJI INWESTYCJI POD KĄTEM USPOKOJENIA RUCHU W INNYCH CZĘŚCIACH MIASTA ORAZ SKRÓCENIA CZASU DOJAZDU DO CENTRUM.**

Raport o Oddziaływaniu na Środowisko bardzo lakonicznie odnosi się do konieczności realizacji inwestycji. W przypadku budowy trasy tak bardzo ingerującej w środowisko oraz komfort życia mieszkańców uzasadnienie to powinno być obszerne i nie budzące wątpliwości, tymczasem nie można się zgodzić z nielicznymi tezami inwestora umieszczonymi w Raporcie. W naszej ocenie realizowane przedsięwzięcie nie umożliwi uspokojenia ruchu w rejonie ul. Niemodlińskiej oraz dojazdu do centrum, co zasugerowano na stronie 10 Raportu. Nowa trasa służyć

będzie przede wszystkim jako dogodny dojazd do centrum Opola od strony Winowa i Prószkowa (DK45 i DW414), Szczepanowic i Wójtowej Wsi oraz dodatkowa o porównywalnej długości i czasie przejazdu trasa z Zaodrza, Półwsi i Bierkowic oraz miejscowości ościennych z kierunku Komprachcic, Winowa i Sławic. Charakterystyka Trasy i jej przeznaczenie dla ruchu dojazdowego do miasta nie spowodują wyprowadzenia ruchu tranzytowego i spadku natężenia ruchu w centrum. Budowa nowej drogi przyczyni się jedynie do wzrostu ilości osób, decydujących się na skorzystanie z transportu indywidualnego (zgodnie z prawem Lewisa-Mogridge'a, mówiącym, że poszerzanie dróg nie prowadzi do zwiększenia ich przepustowości, ponieważ ruch na takiej ulicy powiększa się tak, aby maksymalnie wypełnić nową – zwiększoną – przepustowość).

Budowa nowej przeprawy przez Odrę nie zmniejszy średniego czasu dojazdu do centrum (co stwierdza Raport na str. 14), nie można też liczyć, że zmniejszy się emisja spalin, gdyż nowa droga z całą pewnością wygeneruje dodatkową liczbę samochodów, które będą chciały wjechać do centrum i wykorzystają w godzinach szczytu przepustowość zarówno obecnej drogi, jak i Trasy Średnicowej. Włączenie nowoprojektowanej drogi od strony Zaodrza spowoduje powstanie zatorów w okolicy ul. Prószkowskiej, Wojska Polskiego i Niemodlińskiej i w zależności od wybranego wariantu inwestycji od strony centrum w okolicy ul. Korfantego i ul. Piastowskiej lub 1 Maja, Reymonta i Armii Krajowej.

Ponadto zauważamy, że inwestor w pierwotnej wersji Raportu jako optymalny przebieg trasy wskazał wariant I - jako najkorzystniejszy z punktu widzenia oddziaływania na środowisko. Natomiast już w Aneksie nr 1 z kwietnia 2015 r. jako najkorzystniejszy z punktu widzenia oddziaływania na mieszkańców, otoczenie i środowisko wskazany został wariant II. Zmiana stanowiska bez radykalnych zmian w projekcie poszczególnych wariantów podaje w wątpliwość merytoryczne przesłanki wyboru optymalnego wariantu trasy.

## **II. INNE DZIAŁANIA PROWADZĄCE DO ROZWIĄZANIA PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH MIASTA**

Jak wskazuje Raport (m.in. na str. 61) istniejące mosty na Odrze i Kanale Ulgi nie zapewniają wystarczającej przepustowości wyłącznie w godzinach szczytu komunikacyjnego. Tym samym problemy z przepustowością występują tylko

w krótkich przedziałach czasowych. Nieuzasadnionym jest więc budowanie nowej drogi na potrzeby obsługi ruchu przez dwie godziny poranne i trzy popołudniowe. W takim przypadku Miasto powinno w pierwszej kolejności zdecydować się na działania mniej inwazyjne, nie pociągające za sobą negatywnych skutków ekologicznych, krajobrazowych i społecznych oraz wielomilionowych nakładów finansowych.

W wariancie polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia powinno się rozważyć następujące działania mogące znacząco zredukować szczytowe natężenie ruchu komunikacyjnego:

- Zmiana organizacji ruchu w rejonie ul. Piastowskiej (wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicach prowadzących do/z Starego Miasta), sugerowana w dokumencie *Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu – zarządzanie ruchliwością (mobility management)*, opracowanym na zlecenie Urzędzie Miasta Opola w 2010r.,
- Modernizacja mostów na Młynówce (Most Zamkowy, Most Katedralny) dostosowująca przeprawy do ruchu autobusów miejskich, przeprowadzona z zachowaniem zabytkowego charakteru mostu, głównych założeń architektonicznych i estetycznych konstrukcji. Inwestycja taka pozwoliłaby na utworzenie nowych, atrakcyjnych połączeń w relacjach Śródmieście – Zaodrze. Propozycja inwestycji dotyczącej Mostu Zamkowego została złożona poprzez wniosek do Budżetu Obywatelskiego Miasta Opola na rok 2016 przez Towarzystwo Przyjaciół Komunikacji Miejskiej,
- Wyłączenie z ruchu kołowego wybranych ulic Starego Miasta – kompleksowy projekt tego typu zmian zawarty został w opracowaniu *Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu – zarządzanie ruchliwością (mobility management)* i jest również zalecany w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Opola* (str. 80), przyjętym Uchwałą nr LIV/802/14 Rady Miasta Opola z dnia 30 stycznia 2014r.,
- Zmiany organizacji ruchu, polegające na likwidacji niektórych relacji skrętnych na skrzyżowaniach na trasach w relacji Zaodrze-Centrum, które zaburzają przepustowość skrzyżowań (rozwiązanie takie na skrzyżowaniu ul. Wrocławskiej i ul. Niemodlińskiej/Nysy Łużyckiej przyniosło bardzo pozytywne efekty),

- Wprowadzenie elementów inteligentnych systemów transportowych ITS na kluczowych skrzyżowaniach wpływających na ruch w relacji Zaodrze-Centrum – skrzyżowania ulic: Niemodlińska / ks. B. Domańskiego, Niemodlińska / gen. J. Hallera, Niemodlińska / Prószkowska, Niemodlińska / Spychalskiego, pl. Piłsudskiego, Wrocławska / Niemodlińska, Wrocławska / Partyzancka,
- Wprowadzenie preferencji dla transportu zbiorowego m.in. w ciągu ul. Niemodlińskiej i Spychalskiego. Rozwiązania te również proponowane były już w dokumencie *Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu – zarządzanie ruchliwością (mobility management)*,
- Budowa parkingów typu Park and Ride na obrzeżach miasta (rejon dworca Opole Zachodnie, Cmentarza na Półwsi, Centrum Handlowego „Karolinka”,
- Poprawa oferty komunikacji miejskiej – zwiększenie częstotliwości kursowania linii łączących lewo- i prawobrzeżne części miasta, uruchomienie nowych linii, zapewniających nowe, nieobsługiwane dotąd relacje, polepszenie komfortu podróżowania poprzez zwiększenie ilości taboru niskopodłogowego, wielkopojemnego, spełniającego najnowsze normy emisji spalin, uatrakcyjnienie taryfy biletowej (Jak pokazują efekty ostatnich obniżek cen biletów w postaci zwiększonej liczby pasażerów korzystających z miejskich autobusów jest znaczna grupa mieszkańców, która skłonna jest do przesiadki z samochodów do transportu zbiorowego),
- Integracja taryfowa przewoźników autobusowych i kolejowych,
- Budowa ciągów pieszo-rowerowych łączących lewo- i prawobrzeżne części miasta, stanowiących alternatywę dla poruszania się samochodem osobowym między tymi częściami miasta (omawiane warianty na przedłużeniu ul. N. Barlickiego, wzdłuż mostu kolejowego na Odrze, wzdłuż ul. Parkowej). Postulat budowy takiej przeprawy został zgłoszony w ramach niniejszego postępowania, lecz został pochopnie i bez głębszej analizy odrzucony przez inwestora,
- Podniesienie opłat za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania (strefa A). Obecne stawki utrzymują się na bardzo niskim poziomie. Podczas gdy inne miasta lobbują za podniesieniem ustawowego limitu opłaty za godzinę parkowania w strefie, władze Opola nie tylko nie podnoszą opłaty za parkowanie do poziomu dopuszczonego ustawą, a wręcz – zgodnie z uchwałą Rady Miasta Opola podjętą w lipcu 2015 r. – wprowadzają dodatkowe zachęty

do parkowania samochodów w centrum (możliwość darmowego parkowania w strefie przez pierwsze 15 minut postoju). Na zbyt niskie ceny opłat za parkowanie w SPP wskazują także przedstawiciele MZD w Opolu – artykuł w Gazecie Wyborczej Opole, dostępny pod linkiem [http://opole.gazeta.pl/opole/1,35086,18298577,MZD\\_Bilety\\_parkingowe\\_po\\_winny\\_byc\\_drozsze.html](http://opole.gazeta.pl/opole/1,35086,18298577,MZD_Bilety_parkingowe_po_winny_byc_drozsze.html),

- Rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania o teren Bliskiego Zaodrza - zniechęcenie kierowców (dojeżdżających do Opola z kierunków Krapkowice, Prószków, Winów, Komprachcice, Sławice, Wrzoski oraz z dalszych dzielnic peryferyjnych Opola zlokalizowanych w zachodniej części miasta – os. Dambonia, Półwieś, Szczepanowice, Wójtowa Wieś) do przyjeżdżania do miasta samochodem. W chwili obecnej wiele osób wjeżdżających do miasta pozostawia swoje pojazdy poza obecnymi granicami SPP, które w ogóle nie obejmują lewobrzeżnej części miasta, pomimo jej bezpośredniego sąsiedztwa ze ścisłym centrum (ul. Spychalskiego, Niedurnego, Ściegienego). Zmiany, polegające m.in. na rozszerzeniu SPP zalecane są w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Opola*.

Wszystkie w/w działania nie tylko nie ingerują w środowisko i komfort życia mieszkańców, ale również są znacząco mniej kosztowne. W związku z tym powinny być wprowadzane w pierwszej kolejności, a dopiero w przypadku nie osiągnięcia satysfakcjonujących rezultatów w zmniejszeniu natężenia ruchu, rozważane powinny być większe inwestycje w infrastrukturę drogową zwiększającą przepustowość.

Wiele z proponowanych wyżej rozwiązań jest znanych inwestorowi od lat, a większość z nich nie została nigdy wprowadzona (nawet w formie pilotażowej).

Przez ostatnie lata Miasto prowadzi niekonsekwentną politykę transportową (z jednej strony unowocześniamy komunikację miejską, ale z drugiej nie wprowadzamy żadnych ograniczeń dla ruchu samochodowego). Jej efektem jest bardzo wysoki wskaźnik liczby samochodów na tysiąc mieszkańców, stawiający Opole w niechlubnej czołówce miast w Polsce. W chwili obecnej inwestor podejmując decyzję o budowie Trasy Średnicowej chce obarczyć negatywnymi skutkami jej powstania środowisko, mieszkańców Pasieki oraz osoby korzystające z terenów zielonych miasta.

W związku z istnieniem wskazanych powyżej alternatywnych - wobec budowy Trasy Średnicowej - rozwiązań poprawiających komunikację międzydzielnicową Zaodrze-Centrum, nieprawdziwe staje się stwierdzenie wskazane w Raporcie (str. 61), jakoby zaniechanie realizacji inwestycji oznaczać miało automatycznie wzrost znaczących utrudnień komunikacyjnych oraz wydłużenie czasu podróży, wzrost kosztów eksploatacji pojazdów oraz wzrost emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

### **III. BRAK ROZWIĄZAŃ DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU ZBIOROWEGO W PROJEKIE INWESTYCJI**

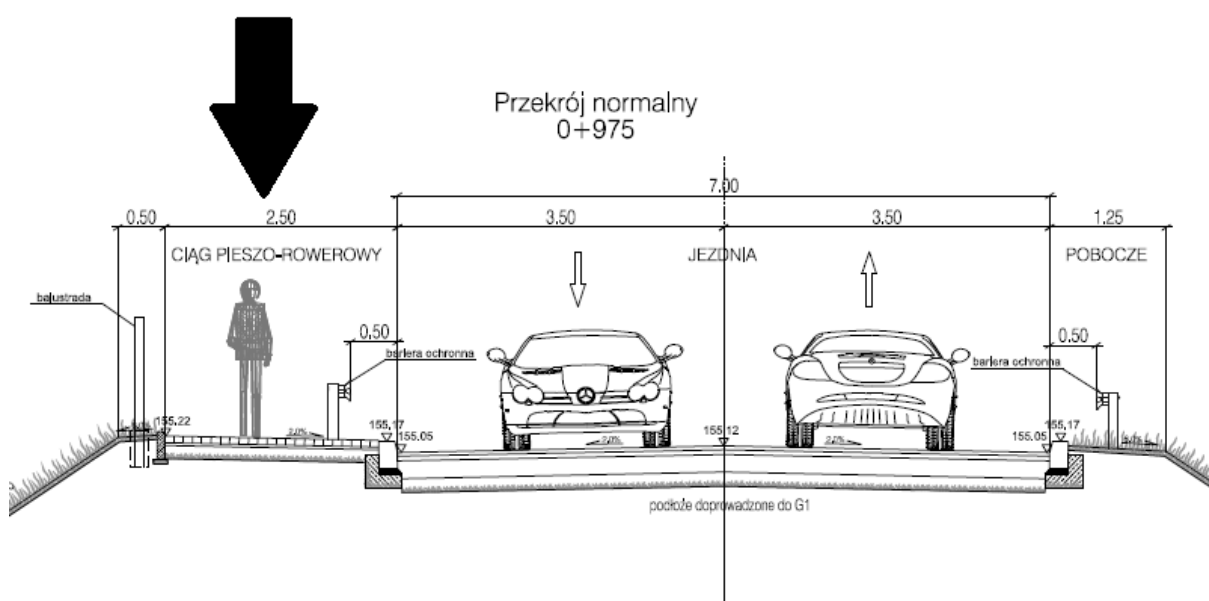
Wszystkie trzy warianty przebiegu trasy średnicowej nie przewidują jakichkolwiek rozwiązań dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Nie wyznaczono żadnych lokalizacji dla uruchomienia przystanków autobusowych. Budowa trasy tak ważnej dla funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta nie może nie zakładać przebiegu linii komunikacji miejskiej i regionalnej. Dzielnica Pasięka nie odnotuje w związku z budową TŚ żadnych korzyści w postaci poprawy dostępności transportu zbiorowego, pomimo, że na dzień dzisiejszy odległość do przystanków z niektórych punktów dzielnicy jest bardzo duża (na zbyt duże oddalenie przystanków od ogrodu zoologicznego wielokrotnie wskazywali mieszkańcy i władze miasta). Przy braku połączeń autobusowych w ramach TŚ między dzielnicami zachodnimi a centrum miasta, pokonanie tej trasy komunikacją miejską będzie kilkakrotnie dłuższe niż podróż samochodem, co z punktu widzenia polityki zrównoważonego transportu miejskiego jest rzeczą niedopuszczalną. Budowa TŚ z założeniem braku obsługi komunikacją miejską spowoduje odpływ pasażerów korzystających obecnie z autobusów miejskich (przede wszystkim linii 7 i 15) przy jednoczesnym wzroście liczby samochodów wjeżdżających do ścisłego centrum miasta. Trudno w takiej sytuacji oczekiwać spadku emisji spalin w wyniku realizacji inwestycji oraz uspokojenia ruchu w ciągu ulicy Piastowskiej i W. Korfantego. Bardziej prawdopodobnym jest scenariusz maksymalnego obłożenia zarówno TŚ, jak i pozostałych dróg dojazdowych, zgodnie z Prawem Lewisa-Mogridge'a, mającego potwierdzenie w doświadczeniach innych miast (zob. *LEWIS-MOGRIDGE - Prawo Lewisa-Mogridge'a w praktyce warszawskiego systemu drogowego* w opracowaniach Stowarzyszenia Zielone Mazowsze).

#### IV. NIEKORZYSTNE ROZWIĄZANIA W RUCHU PIESZO-ROWEROWYM

Zaproponowane rozwiązania w zakresie ruchu pieszego i rowerowego zaplanowane w ramach tej inwestycji w niewielkim stopniu wpływają na poprawę dostępności komunikacyjnej rzeczonych środków przemieszczania się (str. 10)

Projekty Trasy średnicowej we wszystkich wariantach zawierają rozwiązania absolutnie nieakceptowalne z punktu widzenia pieszych i rowerzystów.

Szerokość ciągów pieszo-rowerowych ustalona z nielicznymi wyjątkami na poziomie 2,5m, w rzeczywistości ze względu na umieszczenie barier i ekranów akustycznych jest mniejsza o ponad 0,5m, co wynika z „Przekroju normalnego”, stanowiącego załącznik do Raportu:



W związku z tym, że w głównych przebiegach trasy (we wszystkich wariantach) ciąg pieszo-rowerowy ma charakter jednostronny, musi obsłużyć ruch pieszych i rowerzystów w obu kierunkach. Zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, droga dla rowerów – gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi – powinna mieć szerokość 2,5m. Ponieważ większość projektowanych tras rowerowych jest dwukierunkowa i równocześnie nie można wykluczyć użytkowania chodników przez pieszych, jako normę należy przyjąć ciąg pieszo-rowerowy szerokości 3,0 m. Można odnieść wrażenie, że ze względu na brak dogodnych uwarunkowań terenowych (gęsta zabudowa mieszkaniowa,



sąsiedztwo linii kolejowej, itp.) realizacja inwestycji ma się odbyć kosztem niezmotoryzowanych uczestników ruchu.

Ponadto należy wymienić inne niedostatki w zakresie ruchu pieszo-rowerowego:

- brak włączeń do ciągu pieszo-rowerowego z uczęszczanych tras biegnących wzdłuż wałów nad Kanałem Ulgi i nad Odrą. Uniemożliwiają to de facto korzystanie z Trasy mieszkańcom Bliskiego Zaodrza chcącym dostać się do centrum (Wariant I, II i III),
- brak przejazdów rowerowych wzdłuż TŚ przez ul. Powstańców Śl. i M. Niedziałkowskiego. (Wariant I i III),
- brak możliwości ruchu pieszych ulicą Powstańców Śl. w kierunku ul. 11 Listopada, który to ciąg pieszy jest jednym z najpopularniejszych sposobów dojścia z centrum miasta w kierunku Wyspy Bolko i pełni niezwykle ważną rolę zarówno dla mieszkańców Pasieki, innych dzielnic, jak i turystów czy osób odwiedzających Opole. Przyjęte rozwiązanie dyskryminuje pieszych i osoby chcące dotrzeć na Wyspę Bolko inaczej, niż dojeżdżając tam własnym samochodem osobowym. Aby wydostać się z Pasieki w kierunku Centrum, do dyspozycji pieszych pozostanie wyłącznie przesmyk pod mostem kolejowym na Młynówce, lub oddalony w znacznej odległości Bulwar im. Karola Musioła. (Wariant II),
- likwidacja przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ul. W. Korfanteego na wysokości bulwarów nad Młynówką znacząco utrudni ruch pieszych i rowerzystów w relacji Pasieka – ul. Żwirki i Wigury (w kier. pl. Wolności), zmuszając pokonujących tę trasę do korzystania z przejścia pod Trasą. (Wariant III),
- brak ciągów rowerowych na odcinku od ul. W. Korfanteego w kier. ul. Armii Krajowej. (Wariant III).

Jak wskazano powyżej przyjęte rozwiązania pomijają potrzeby ruchu wszelkich innych niż kierowcy samochodów osobowych użytkowników Trasy.



## **V. NIEKORZYSTNY WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**

W opinii TPKM budowa nowej trasy wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W chwili obecnej Wyspa Pasieka objęta jest w całości strefą uspokojonego ruchu Tempo 30 i odbywa się na niej tylko ruch dojazdowy. Realizacja inwestycji przetnie natomiast dzielnicę ruchliwą trasą, na której dopuszczalna prędkość ma wynosić 50 km/h. Zwiększy to ryzyko występowania kolizji drogowych w tym rejonie także poprzez ograniczoną widoczność na skrzyżowaniach, w związku z przewidzianymi barierami dźwiękochłonnymi (zwłaszcza na skrzyżowaniu Trasy z ul. Powstańców Śl./11 Listopada w wariantcie II). Przede wszystkim jednak budowa Trasy drastycznie zmniejszy poziom bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, poruszających się po dzielnicy Pasieka (zwłaszcza w wariantach I i III). Obecnie na Wyspie występuje jedynie ruch lokalny, natomiast po zrealizowaniu inwestycji, na Trasie pojawi się także ruch łączący większą ilość dzielnic.

## **VI. NEGATYWNY WPŁYW PLANOWANEJ INWESTYCJI NA KRAJOBRAZ**

Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem zawartym w Raporcie, jakoby realizacja projektu nie wprowadzała nowych elementów infrastruktury, które dysharmonizowałyby istniejący krajobraz. W naszej opinii rzeczona inwestycja będzie w znaczącym stopniu negatywnie wpływać na przestrzeń miejską poprzez:

- Przekięcie ruchliwą drogą terenów zielonych i przestrzeni miasta powszechnie uznawanej za oazę spokoju i zieleni. We wszystkich wariantach inwestycja przetnie zrewitalizowane tereny rekreacyjne nad rzeką Odrą. Ponadto w wariantcie II trasa przetnie również bulwary nadbrzeżne nad Młynówką, niszcząc walory krajobrazowe tej okolicy,
- Wprowadzenie w przestrzeń czterometrowych ekranów dźwiękochłonych, w wielu miejscach niemalże „przyklejonych” do zabytkowej zabudowy dzielnicy,
- Budowę nasypów drogowych wzdłuż Trasy, szczególnie w wariantcie II,
- Stworzenie dodatkowej bariery, nasilającej jeszcze bardziej podział dzielnicy, istniejący ze względu na przebiegającą trasę kolejową,

- Ingerencją w krajobraz koryta Odry, którego wyróżnikiem jest obecnie przedwojenny most kolejowy, posiadający swoje walory estetyczne i od dziesięcioleci tworzący charakterystyczny widok na tę część miasta, a który bez względu na wybrany wariant Trasy zostanie przez nią przysłonięty.

W Raporcie brak jest wizualizacji pokazujących – zbliżony do rzeczywistości – wpływ inwestycji poprzez montaż ekranów, budowę nasypów czy poprowadzenie mostu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie mostu kolejowego na obecnie istniejący krajobraz.

## VII. KONFLIKTY SPOŁECZNE ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ INWESTYCJI

W Raporcie w bardzo ograniczonym stopniu omówione zostały kwestie związane z konfliktami społecznymi. W naszej opinii przedstawiona analiza w tym zakresie nie spełnia nałożonego na inwestora obowiązku (ustanowionego postanowieniem WOOŚ.4200.3.213.MSe.10 z dnia 21 marca 2013r.) do przeprowadzenia *dogłębnej analizy konfliktów społecznych*. Raport sprowadza kwestię konfliktów społecznych wyłącznie do sprzeciwu mieszkańców Pasieki. Tymczasem plany inwestycji budzą także sprzeciw znacznej części mieszkańców pozostałych dzielnic miasta. Wyspa Pasieka wraz z Wyspą Bolko stanowią najważniejszy kompleks terenów zielonych w mieście, z którego korzystają mieszkańcy Śródmieścia, pozostałych dzielnic Opola oraz podopolskich miejscowości. Otoczenie i zmodernizowana w ramach projektu unijnego „Zwiększenie atrakcyjności turystycznej miasta Opola poprzez zagospodarowanie terenów wzdłuż Odry” infrastruktura zachęcają do uprawiania sportu i wszelkich innych dziedzin aktywności ruchowej, z której korzystają całe rodziny (spacery, wycieczki rowerowe, jazda na rolkach, siłownie na wolnym powietrzu, kajaki i rowery wodne). Ze względu na walory krajobrazowe, historyczne oraz znajdujący się na Wyspie Bolko Ogród Zoologiczny miejsca te są również tłumnie odwiedzane przez turystów – z regionu, ale także spoza województwa i z zagranicy. Na wyjątkową i istotną rolę wymienionych obszarów wskazuje również dokument *Aktualizacja programu ochrony środowiska dla Miasta Opola na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019* przyjęta uchwałą XXXIV/528/12 Rady Miasta Opola z dnia 29 listopada 2012r. (str. 20). Na terenie, który przeciąć ma planowana trasa odbywa się szereg imprez sportowych, rekreacyjnych, np. Polski

Dzień Rzeki, Bieg Nadodrzański, Pikniki Rodzinne, Sportowe, Piknik Rekreacyjny Seniorada, Maraton Kajakowy. W rejonie tym znajduje się również przystań statku wycieczkowego, którym realizowane są rejsy po Odrze, a który stanowi dużą wartość turystyczną.

Postawy przeciwników inwestycji nie można interpretować jako postawę NIMBY, gdyż w naszej ocenie, a także w ocenie wielu mieszkańców Opola, powstanie trasy nie jest niezbędne dla poprawy funkcjonowania układu komunikacyjnego miasta, niezależnie od jej lokalizacji. Przy właściwie prowadzonej polityce zrównoważonego transportu, budowa trasy łączącej lewo- i prawobrzeżne części miasta w rejonie Śródmieścia nie znajduje w chwili obecnej wystarczającego merytorycznego uzasadnienia.

#### **Podsumowując stwierdzamy, że planowana inwestycja:**

- nie ma uzasadnienia merytorycznego w zakresie rozwiązania problemów komunikacyjnych Opola,
- nie jest niezbędna dla poprawy funkcjonowania układu komunikacyjnego miasta,
- jest sprzeczna z polityką zrównoważonego transportu,
- zwiększy emisję spalin i hałasu na terenie dzielnicy mieszkaniowej oraz na terenach zielonych i rekreacyjnych,
- zdewastuje tereny zielone, których jest deficyt w mieście, w tym najstarszy park w mieście – Park Nadodrzański,
- znacząco negatywnie wpłynie na krajobraz na całym planowanym przebiegu trasy (w tym na zabytkową zabudowę mieszkalną Pasieki),
- nie wpłynie pozytywnie na rozwój ruchu pieszego i rowerowego z lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części miasta i negatywnie wpłynie na ruch pieszy i rowerowy w obrębie Wyspy Pasieka,
- niekorzystnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego (zwłaszcza narazi na większe ryzyko mieszkańców Pasieki i osoby korzystające z terenów rekreacyjnych),
- negatywnie wpłynie na funkcjonowanie komunikacji miejskiej (spadek zainteresowania przejazdami transportem zbiorowym),

- powoduje znaczne konflikty społeczne i uzasadniony sprzeciw wielu mieszkańców miasta.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, wnioskujemy o wydanie decyzji, w której nie wyraża się zgody na realizację przedsięwzięcia w żadnych z proponowanych wariantów.

Maciej Lamm,



Przedstawiciel TPKM Opole

Michał Fuks

/-/

Członek TPKM

Szymon Maksimczuk

/-/

Członek TPKM

Mariusz Węgrzyn

/-/

Członek TPKM