

	MOSTY KATOWICE	40-555 Katowice ul. Rolna 12 www.mostykatowice.pl e-mail: biuro@mostykatowice.pl
INWESTOR:		
 GDDKiA		
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Oddział w Opolu Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole		
ZADANIE:		
Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole		
NR ZADANIA:	402101061_7358	
STADIUM:	KONCEPCJA PROGRAMOWA	
	RAPORT ZE SPOTKANIA INFORMACYJNEGO Z MIESZKAŃCAMI	

Spis treści

1.Wstęp	3
2.Działania informacyjne poprzedzające spotkania informacyjne	3
2.1Materiały informacyjne	3
3.Spotkania informacyjne	3
3.1Organizacja spotkań informacyjnych	3
3.2Przebieg spotkań informacyjnych	3
4.Podstawowe informacje o inwestycji	4
4.1Nazwa inwestycji	4
4.2Lokalizacja inwestycji	4
4.3Inwestor	4
4.4Jednostka projektowa (Wykonawca)	4
5.Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego	4
6.Projektowane zagospodarowanie terenu	4
7.Wnioski zgłaszane przez uczestników spotkań informacyjnych	5
8.Poziom zainteresowania spotkaniami informacyjnymi.	20
9.Podsumowanie	20
10.Załączniki	20

1. Wstęp

Spotkania informacyjne mają na celu zapoznanie mieszkańców z planowaną inwestycją oraz zebranie opinii oraz wszelkich uwag od lokalnej społeczności. Spotkania informacyjne stanowią element okazania zainteresowania lokalnymi zależnościami i stanowią dobrą praktykę stosowaną w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

2. Działania informacyjne poprzedzające spotkania informacyjne

2.1 Materiały informacyjne

Wykonawca dokumentacji projektowej, zobowiązany przez Inwestora do przeprowadzenia spotkań informacyjnych, przedstawił Inwestorowi materiały informacyjne zawierające:

- a) Plakat ogłoszeniowy
- b) Ulotkę informacyjną dla „Rozbudowy drogi krajowej w ciągu DK46 na odcinku Dąbrowa – Opole”
- c) Wzór wniosku dla uczestników ze spotkań
- d) Zawartość strony internetowej zamieszczonej pod adresem:

www.dk46-dabrowa.pl

Zatwierdzone materiały informacyjne zostały udostępnione w następujący sposób:

[1] Ogłoszenie w prasie Opole – News

GDDKiA ZAPRASZA NA SPOTKANIE W SPRAWIE ROZBUDOWY DROGI KRAJOWEJ NR 46

7 MARCA, 2022
NEWS



fot: GDDKiA Opole

GDDKiA planuje przebudowę drogi krajowej nr. 46 na odcinku Dąbrowa- Opole. Podczas spotkania możliwe będzie zapoznanie się z projektowanymi wariantami przebudowy oraz wyrażenie opinii przez mieszkańców.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad organizuje 14 marca o godzinie 17:00 w siedzibie świetlicy wiejskiej w Dąbrowie spotkanie informacyjne w sprawie przebudowy drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole. Celem spotkania jest zapoznanie mieszkańców z zakresem planowanej inwestycji oraz przedstawienie rozważanych wariantów przebiegu nowej drogi. Mieszkańcy będą mieli również możliwość wyrażenia swoich uwag oraz opinii na temat projektu.

GDDKiA planuje rozbudowę drogi krajowej nr. 46 na odcinku Dąbrowa do granicy miasta Opole. Na odcinku o długości około 5 km planowana jest budowa wiaduktu nad torami kolejowymi, oświetlenia drogowego odwodnienia oraz przebudowa infrastruktury energetycznej telekomunikacyjnej czy wodno- kanalizacyjnej.

Szczegóły projektu oraz więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej: www.dk46-dabrowa.pl

[2] Udostępnienie informacji o spotkaniach na stronie internetowej gminy Dąbrowa w dniu 08.03.2022 r. oraz na stronie GDDKiA w dniu 04.03.2022

[3] Zaproszenie na spotkania informacyjne zostało obwieszczone na tablicach informacyjnych (ogólnodostępnych) w miejscowościach: Dąbrowa, Ciepielowice, Karczów.

3. Spotkania informacyjne

3.1 Organizacja spotkań informacyjnych

W celu zapoznania lokalnych społeczności z przewidywanymi wariantami rozbudowy drogi krajowej nr 46 w dniu 14.03.2022 r. o godz. 17.00 Inwestor, którym jest GDDKiA, zorganizował spotkanie informacyjne w Urzędzie Gminy Dąbrowa. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele firmy projektowej Mosty Katowice, przedstawiciele Straży Pożarnej, Nadleśnictwa Opole, przedstawiciele samorządu lokalnego, przedsiębiorcy oraz mieszkańcy.

3.2 Przebieg spotkań informacyjnych

Na spotkaniach informacyjnych Inwestor oraz Wykonawca zapoznali przybyłych uczestników z głównymi założeniami inwestycji. Materiały przedstawiono w formie prezentacji [Załącznik nr 1] stanowiącej załącznik do przedmiotowego raportu. Na spotkaniach przedstawiono między innymi:

- przewidywany harmonogram przygotowania inwestycji i planowane terminy realizacji
- przebieg dwóch wariantów i podstawowe założenia techniczne
- omówiono formę składania wniosków, podano adresy do wysyłki wniosków wraz z wymaganymi terminami.

Po prezentacji materiałów przystąpiono do dyskusji udzielania odpowiedzi na pytania mieszkańców.

4. Podstawowe informacje o inwestycji

4.1 Nazwa inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole.

4.2 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w woj. opolskim, powiecie opolskim, na terenach gmin Niemodlin oraz Dąbrowa.

4.3 Inwestor

Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie

Działający przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu, ul. Niedziałkowskiego 6, 45-085 Opole



4.4 Jednostka projektowa (Wykonawca)

Mosty Katowice sp. z o.o., ul. Rolna 12, 40-555 Katowice



5. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Celem inwestycji jest podniesienie parametrów technicznych i funkcjonalno-użytkowych drogi krajowej nr 46 poprzez rozbudowę do przekroju dwujezdniowego oraz wzmocnienie konstrukcji części istniejącego odcinka drogi i dostosowanie do nośności 11,5 t/oś. Działania te podniosą poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawę komfortu jazdy kierowców na tym odcinku. Planowana rozbudowa polegać będzie na dobudowie drugiej jezdni w ciągu DK46 na dwóch sąsiadujących odcinkach (Niemodlin - Dąbrowa oraz Dąbrowa -Opole) o łącznej długości ok. 8,25 km.

Dla odcinka Dąbrowa - Opole o długości 4,75 km przewiduje się budowę drugiego równoległego wiaduktu nad torami PKP, a także budowę kanału technologicznego, budowę oświetlenia drogowego, odwodnienia oraz przebudowę infrastruktury nie związanej z drogą tj. sieci energetycznej, telekomunikacyjnej, wodociągowej oraz kanalizacyjnej, rozbudowę istniejących dróg gminnych, rozbudowę skrzyżowań, budowę nowych skrzyżowań, budowę dodatkowych jezdni potrzebnych do zapewnienia dostępu do drogi publicznej terenom przyległym do projektowanej inwestycji.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu

Planowana inwestycja przebiega w śladzie istniejącej drogi Dk46. Aktualnie projekt przebudowy DK46 jest analizowany w dwóch wariantach.

WARIANT 1:

Przewiduje rozbudowę odcinka drogi krajowej o dł. ok. 4,76km. W km 0+650 przewidziano budowę przejścia dla średnich zwierząt. Planuje się, aby przejście spełniało również funkcje przejazdu dla rowerzystów, służb leśnych oraz służb ratowniczych. W km ok. 2+890 przewiduje się przebudowę skrzyżowania DK46 z ul. Ciepeliwicką i ul. ks. J. Sztonyka na skrzyżowanie typu rondo. W km ok. 3+280 przewiduje się budowę wiaduktu nad koleją (wg odrębnego opracowania). W km ok 3+637 zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ul. Kamiennej i ul. Brzozowej. Skrzyżowanie to przewiduje wyłącznie relacje prawoskrętne. Ponadto zaprojektowano 6 dodatkowych jezdni w celu skomunikowania terenu przyległego i ograniczenia zjazdów z drogi krajowej.

WARIANT 2:

Przewiduje rozbudowę odcinka drogi krajowej o dł. ok. 4,76km. W km 0+650 przewidziano budowę przejścia dla średnich zwierząt. Planuje się, aby przejście spełniało również funkcje przejazdu dla rowerzystów, służb leśnych oraz służb ratowniczych. W km ok. 2+600 niweleta prowadzona jest tak, aby drogę krajową przeprowadzić bezkolizyjnie nad ul. Ciepeliwicką i ul. ks. J. Sztonyka (budowa wiaduktu). W celu skomunikowania terenów przyległych i umożliwienia mieszkańcom wjazdu na drogę krajową zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo w km ok. 2+490. W km ok. 3+270 przewiduje się budowę wiaduktu nad koleją (wg odrębnego opracowania). W km ok 3+637 zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ul. Kamiennej i ul. Brzozowej. Skrzyżowanie to przewiduje wyłącznie relacje prawoskrętne. W odróżnieniu od wariantu 1, w wariantcie 2 wprowadzono dodatkowe rondo umożliwiające wygodne włączenie do drogi ciągnikom siodłowym oraz skrócenie dodatkowej jezdni. Ponadto zaprojektowano 7 dodatkowych jezdni oraz 1 drogę gminną w celu skomunikowania terenu przyległego i ograniczenia zjazdów z drogi krajowej.

7. Wnioski zgłaszane przez uczestników spotkań informacyjnych

Poniżej zestawiono informacje zawarte we wnioskach formalnych, złożonych podczas spotkań informacyjnych oraz przesłanych do Inwestora bądź Wykonawcy. Wszelkie dane osobowe i adresowe w oparciu o zaakceptowaną klauzulę o przetwarzaniu danych osobowych (RODO) są objęte tajemnicą w poniższym zestawieniu wniosków, zatem nie ujawniono autora wniosków oraz jego danych osobowych.

Spotkanie rozpoczął Pan Marcin Bronkiewicz p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. inwestycji omawiając jego cel jak i chronologiczny przebieg, następnie wykonawca szczegółowo omówił zadanie projektowe na prezentacji multimedialnej po czym przedstawił mieszkańcom wizualizację wszystkich wariantów projektowanej drogi. Na spotkaniu dostępne były także materiały w wersji papierowej, z którymi zainteresowani mieszkańcy gmin mogli się zapoznać. Po części oficjalnej nastąpiło część spotkania w której mieszkańcy zadawali bezpośrednie pytania związane z projektowaną drogą.

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

L.p.	Miejscowość wnioskującego: Treść wniosku	Stanowisko Wykonawcy i Inwestora
1.	<p>Dąbrowa Niemodlińska: Po analizie wariantów przedstawionych na stronie www.dk46-dabrowa.pl nie akceptuję przedstawionych wariantów, ponieważ dodatkowa jezdnia: klasa D przebiegająca przez działki nr 50; 53/1; 53/4; 54/4 która ma umożliwić komunikację działek nr 53/1; 53/4; 54/4 za bardzo ingeruje w działki, przez które przebiega. Sugeruję skomunikowanie działek 53/1; 53/4; 54/4 poprzez umiejscowienie jezdni na ww. działkach, następnie pod wiaduktami (jeden z nich jest aktualnie w budowie, drugi istniejący ma być remontowany – istnieje możliwość korekty istniejących planów w tym zakresie) i DK 46 równoległe do torów i połączenie ich do sieci istniejących dróg poprzez ulicę Krótką oraz istniejącą drogą przy torach – przez ul. Brzozową. W załączniku przesyłam szkic obrazujący moją propozycję. Uważam, że jest to rozwiązanie, które w znacznie mniejszym stopniu ingeruje w skomunikowane, spełnia funkcję ich komunikacji i zostanie przez Państwo zaakceptowane.</p>	<p>W odpowiedzi na wniosek mieszkańca informujemy, że przekrój aktualnie budowanego wiaduktu nad linią kolejową nr 132 uniemożliwia poprowadzenie dodatkowej jezdni pod nim równoległe do linii kolejowej. Zaproponowany układ dodatkowych jezdni jest niezbędny w celu skomunikowania terenu przyległego i nie ulega zmianie.</p>
2.	<p>Chróścina: Od 2009 roku prowadzę działalność gospodarczą pod nazwą (...) Na działkach 193/1, 194/1, 195/1, 196/1, 197/1, 198/1 oraz 200/1 położonych w miejscowości Dąbrowa. Wyżej wymienione działki stały się obiektem planów rozbudowy drogi nr 46 w wariacie drugim, który wybrała Pani Wójt (...), tym samym decyzja ta doprowadza do upadłości mojej firmy. Teren, na którym znajduje się plantacja trawy w rolce nie został przypadkowo wybrany. W sąsiedztwie znajdują się glinianki, w ciągu 13lat nawiązałem współpracę z kołem wędkarskim, które umożliwi mi korzystanie z zasobów wody. Dodatkowo na działce numer 197/1 została wywiercona studnia, aby zapewnić podlewanie plantacji. Działki wyżej wymienione zostały przywrócone do stanu pola uprawnego, po ciężkich pracach, które polegały na wycięciu drzew, odpowiedniej uprawie ziemi, odchwaszczaniu jej oraz odpowiednim wymieszaniu z glebą piaszczystą, aby uzyskać idealne podłoże do uprawy trawy w rolce. Rozumiem, że nie powstrzymam postępu i przygotowany był na utratę paru metrów wzdłuż drogi. Nie jestem jednak w stanie pogodzić się z utratą całej plantacji, która jest jedynym źródłem utrzymania mojego oraz pracowników, których zatrudniam. Aby zobaczyć skalę prac jakie zostały wykonane na działkach zapraszam na działkę o nr 200/1, którą już drugi rok oczyszczam i doprowadzam do używalności.</p>	<p>Wybór wariantu preferowanego nie został jeszcze dokonany, nastąpi on na posiedzeniu ZOPI i KOPI z Centralą GDDKiA na podstawie wykonanej wielokryterialnej analizy porównawczej. W ramach opracowania przygotowaliśmy dwa warianty. W ramach wariantu 1 zakres opracowania ingeruje w Pańskie nieruchomości ok. 20m. W wariacie nr 2 ze względu na konieczność wykonania nasypu na dojeździe do wiaduktu nad ul. Ciepeliwicką w działki nr 193/5, 194/1, 195/1 inwestycja ingeruje o ok. 30m, działka 196/1 ze względu na konieczność wykonania dojazdu do ronda przejęta będzie w większości swojego obszaru, działki 197/1 i 198/1 „przecięte” zostaną dodatkową jezdnią docelowo drogą publiczną o szerokości 7m, działka 200/1 zajęta zostanie częściowo pod projektowane rondo. Działalność Pańskiej firmy zostanie uwzględniona w analizie wielokryterialnej wykonywanej na potrzeby dokonania wyboru wariantu optymalnego. Za przejęte grunty na rzecz Skarbu Państwa zostanie wypłacone godziwe odszkodowanie, na podstawie wydanej przez Wojewodę Opolskiego decyzji odszkodowawczej po uzyskaniu przez Inwestora decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej.</p>
3.	<p>Dąbrowa: Szanowni Państwo, w ramach konsultacji społecznych w sprawie rozbudowy drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa - Opole zgłaszam swoje uwagi. Na wstępie zaznaczam, że preferuję Wariant II, dlatego też odnoszę się tylko do niego. Główna droga łącząca stolicę Województwa z autostradą powinna być w jak największym stopniu bezkolizyjna. Państwo proponujecie jednak skrzyżowanie typu rondo, które nie tylko będzie zaburzać płynną komunikację między Opolem a autostradą A4, lecz także pojawia się</p>	<p>Wniosek wykracza poza zakres przyjętego Programu Inwestycyjnego dla przedmiotowego zadania. Zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury Program Inwestycji na obecnym etapie przygotowania inwestycji przewiduje budowę skrzyżowania w poziomie. Ponadto prognozowane natężenie ruchu na wlotach podporządkowanych, jak również ich klasa,</p>

<p>możliwość wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń na tym skrzyżowaniu spowodowane np. gwałtownym hamowaniem z prędkości projektowej 100 km/h. Dodatkowo stworzenie ronda zwiększyłoby wydzielanie szkodliwych substancji dla środowiska, gdyż zmiany prędkości powodują większą emisję spalin, a hamowanie ścieranie gumy z opon oraz cząsteczek z tarcz i klocków hamulcowych pojazdów.</p> <p>Alternatywnie proponuję bezkolizyjny zjazd z drogi krajowej nr 46 na nitce południowej, na wysokości projektowanego ronda. Odbływałby się na nim ruch Niemodlin (A4) -> Dąbrowa oraz Dąbrowa -> Opole. Na końcu tej łącznicy proponuję, podobnie jak Urząd Gminy Dąbrowa, rondo na działce 283 na połączeniu z drogą powiatową. W celu optymalizacji tego rozwiązania wnioskuję, aby łącznica przebiegała na południe od budynków na działkach 191/8 i 191/6 zamiast między nimi. Takie rozwiązanie zapobiegnie ingerencji w infrastrukturę mieszkaniowo- usługową na tych działkach. Dodatkowo wariant południowy ma po prostu więcej miejsca i umożliwi znaczne ominięcie działek należących do (...) od południa.</p> <p>Relacje Dąbrowa -> Niemodlin (A4) oraz Opole -> Dąbrowa proponuję rozwiązać poprzez połączenie ulicy Kamiennej oraz Brzozowej nowym wiaduktem znajdującym się na wschód od obecnego skrzyżowania. Na końcach nowej drogi łączącej te dwie ulice proponuję budowę dwóch skrzyżowań typu rondo. Ponadto proponuję, aby planowane rondo na południe od DK46 przesunięto bardziej w kierunku południowym, w celu umożliwienia budowy dłuższych łącznic od ronda do DK46, umożliwiając bardziej komfortowy zjazd oraz wyjazd na przebudowaną dwujezdniową drogę. Obecnie projektowane rozwiązanie będzie prowadzić do zatorów na zjeździe z drogi krajowej m.in. przez samochody ciężarowe, które będą kierowały się do przyszłych zakładów na terenach inwestycyjnych w tym miejscu. Również od strony północnej takie rozwiązanie byłoby lepsze, gdyż umożliwiłoby zlikwidowanie wyjazdów z przedsiębiorstw zlokalizowanych na ulicy Kamiennej wprost na łącznicę kilka metrów przed połączeniem z drogą główną. Zamiast tego wyjazdy z tych zakładów zlokalizowane byłyby na nowej drodze łączącej ulicę Kamienną oraz Brzozową i na przedłużeniu obecnej ulicy Spółdzielczej. W przypadku tej ulicy również dołączam się do wniosku Urzędu Gminy Dąbrowa, aby była to droga gminna z nawierzchnią asfaltową. Takie rozwiązanie byłoby również korzystne dla przedsiębiorstw zlokalizowanych w tym rejonie oraz dla przyszłych przedsiębiorstw, które zdecydują się na lokalizację swoich firm na terenie gminnych Terenów Inwestycyjnych leżących nieopodal. Dzieje się tak, ponieważ w mojej propozycji jest możliwa komunikacja z tych terenów z dowolnym kierunkiem drogi krajowej nr 46, czego Państwa projekt niestety nie zapewnia.</p> <p>Wracając do wydłużenia ulicy Spółdzielczej, jest ono na tyle ważne, aby rozładować ruch m.in. z Nowej Jamki i Ciepłowic w kierunku DK46 w taki sposób, aby nie przebiegał on ulicami Karczowską lub Szkolną, z racji położenia przy tych ulicach przedszkola oraz szkoły. Relację droga powiatowa 17200 - rondo przy węźle przy ul. Brzozowej można by dodatkowo zabezpieczyć stawiając ograniczenia co do tonażu pojazdów lub rezerwując tę drogę tylko dla mieszkańców.</p> <p>Aby podnieść bezpieczeństwo wnioskuję także o budowę przejazdów pod torami kolejowymi</p>	<p>zgodnie z warunkami technicznymi, uniemożliwia w obecnych warunkach projektowanie skrzyżowania dwupoziomowego tj. węzła drogowego. Zastosowane kontrałuki ok. 400m wypłaszczenie terenu wymuszają zmniejszenie prędkości na dojeździe do ronda.</p> <p>Relacja Niemodlin (A4) -> Dąbrowa oraz Dąbrowa -> Opole - poprowadzenie łącznicy po południowej stronie projektowanej drogi na działkach 191/8 i 191/6 zachowując odpowiednie parametry łuków spowodowałby konieczność dodatkowego wyburzenia budynku nr 2 przy ul. Ks. J. Sztonyka.</p> <p>Relacje Dąbrowa -> Niemodlin (A4) oraz Opole -> Dąbrowa – zaproponowany wiadukt w ciągu ulic Kamiennej i Brzozowej nie był ujęty w programie inwestycyjnym, a proponowane zlokalizowanie w tym miejscu węzła powodowałoby konieczność przejazdu wszystkich pojazdów chcących dojechać do Ciepłowic przez przejazd kolejowy w poziomie.</p> <p>Wszystkie przebudowywane drogi w niezbędnym zakresie, określonym ustawą o drogach publicznych będą drogami o nawierzchni asfaltowej.</p> <p>Wydłużenie ul. Spółdzielczej zaprojektowane zostało w celu komunikacji terenów przyległych do projektowanej rozbudowy DK46.</p> <p>Budowa przejazdów po linię kolejową nr 137 nie jest objęta zakresem tej inwestycji.</p>
---	--

	<p>na ulicy Brzozowej oraz Ciepeliwickiej, na przykład przejazdów na ulicy Wojska Polskiego oraz ulicy Prószkowskiej w Opolu. W związku z budową węzłów z rozbudowaną DK46 te drogi odnotują wzrost ruchu, zwłaszcza ul. Brzozowa, która dodatkowo będzie główną drogą prowadzącą na coraz szybciej rozwijające się osiedle mieszkaniowe. Ponadto wnioskuję o budowę ronda na połączeniu ulic Ciepeliwickiej i Spółdzielczej, ponieważ również w tamtym miejscu ruch znacznie wzrośnie.</p> <p>Dodatkowo wnioskuję o budowę ekranów akustycznych od proponowanego zjazdu na zachodzie Dąbrowy do węzła na wschodzie Dąbrowy łącznie z odcinkiem na wysokości zakładu (...), ponieważ luka w tym miejscu powodowałaby, że pozostałe ekrany po południowej stronie DK46 nie będą spełniać swojej funkcji. Cały hałas będzie przedostawał się przez tę lukę i obniżał komfort życia mieszkańców okolicznych domów.</p> <p>Wszystkie swoje propozycje załączam jako schemat graficzny do tego wniosku. Został on wykonany na podstawie danych z OpenStreetMap, za pomocą edytora ID i zdjęć satelitarnych Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.</p> <p>Sądzę, że moje propozycje poprawiłyby komfort życia oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego mieszkańców Dąbrowy oraz okolicznych miejscowości. Przyczyniłoby się to do zwiększenia atrakcyjności okolicy pod względem mieszkaniowym i inwestycyjnym. Ponadto najważniejszy dojazd z autostrady A4 do Opoli stałby się dla wszystkich użytkowników bardziej komfortowy, szybszy i bezpieczniejszy od proponowanych rozwiązań. Niewątpliwie miałyby to wpływ na pozyskiwanie inwestorów do stref ekonomicznych na terenie miasta Opoli oraz gminy Dąbrowa. Wpłynęłoby to pozytywnie nie tylko na te samorzady, ale także na całe Województwo Opolskie. Silny region potrzebuje silnej stolicy, a bez dobrego skomunikowania Opole nie będzie w stanie konkurować z sąsiednimi ośrodkami: Wrocławiem oraz Katowicami. Warto nadmienić, że Opole jest jedynym miastem wojewódzkim, obok Białegostoku, które nie posiada w swoich granicach drogi ekspresowej lub autostrady, ani nie jest to przewidziane w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Proponowany przeze mnie projekt nie zamyka drogi do rozwoju regionu poprzez możliwość dostosowania DK46 w przyszłości do standardów drogi ekspresowej zgodnie z współczesnymi kierunkami inwestycji komunikacyjnych innych miast Polski i Europy. Właściwa realizacja tego projektu mogłaby się przyczynić do wyrównania możliwości rozwojowych Opoli w stosunku do innych miast.</p>	<p>Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Spółdzielczej i Ciepeliwickiej wykracza poza kompetencje GDDKiA.</p> <p>Ekran akustyczny projektowany jest w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Po oddaniu do użytku projektowanej drogi wykonane będą pomiary kontrolne natężenia hałasu w zakresie spełniania powyższych norm.</p> <p>W miejscach oznaczonych w MPZP pod zabudowę mieszkaniową zostanie zachowana rezerwa terenu pod ewentualne ekrany akustyczne.</p>
<p>4.</p>	<p>Dąbrowa: Wariant 1 - nie mamy zastrzeżeń. Wariant 2 - przy założeniu, że nasza nieruchomość wraz z wszystkimi przyległymi gruntami zostanie wykupiona za odpowiednim odszkodowaniem, to nie mamy zastrzeżeń. Jeśli jednak decyzja o realizacji wariantu 2 nie bierze pod uwagę wyłączenia i wypłaty odszkodowania według poprawnie naliczonego operatu w celu osiągnięcia obiektywnej i prawidłowej wartości nieruchomości, to <u>będziemy składać wniosek o wyłączenie</u> powołując się na poniższe argumenty: 1. Wzmożony ruch, hałas, zanieczyszczenia,</p>	<p>W przypadku niewyburzenia budynku mieszkalnego zlokalizowanego na działce nr 25 istnieje niewątpliwa konieczność budowy ekranów akustycznych przezroczystych.</p> <p>W opinii Projektanta w związku z przekroczeniami norm hałasu oraz uniemożliwieniem prawidłowego funkcjonowania nieruchomości jak dotychczas w wariantie 2 przedmiotowa nieruchomość również nadaje się do wyburzenia i wypłaty odpowiedniego odszkodowania.</p>

	<p>uniemożliwia mieszkanie w takich warunkach. Problem istnieje już dziś, ale będzie on niemalże dwukrotnie wzmożony w sytuacji, gdy podwajamy ilość jezdni i planujemy drogę dwupasmowa dookoła naszej działki - to 4 pasy z przodu / 2 pasy dookoła.</p> <p>1. Proszę wziąć pod uwagę, że ta droga w dużej mierze jest używana przez ciężki transport. Samochody ciężarowe używają często hamulców pneumatycznych które są niesamowicie głośne. Przy założeniu że pod naszą działką będzie rondo ciężarówki będą zbliżały się do tego ronda z dużą prędkością z kierunku Niemodlina, gdy jadą z górki. Jest to problem, który obserwujemy już dziś a niewątpliwie będzie wzmożony. 2. Brak możliwości ochrony przed hałasem za pomocą muru/ekranu, ponieważ jest to niezbędne do pełnej widoczności ronda. 3. Kolejne przybliżenie drogi do okien uniemożliwi spokojny sen, gdyż propozycja poszerzenia niewątpliwie zwiększy hałas i drżenie szyb kuchennych i okien sypialnych. 4. Tył działki to ogród warzywny i sad owocowy - z drogą dojazdową – dwa pasy przy takich opadach spalin i zanieczyszczeń zupełnie uniemożliwi używanie ogrodu jak obecnie. 5. Obecnie nie mamy żadnych szczegółów odnośnie w jak sposób będzie zaplanowany dostęp do drogi z naszej działki? W jaki sposób mamy się dołączyć do ruchu? W jaki sposób będzie rozwiązany dostęp do wywozu szamba czy odbioru odpadów komunalnych? Obecne wizualizacje nie biorą tego pod uwagę a są to istotne kwestie codziennego użytkowania. 6. Planowane rondo ma być umiejscowione pośrodku dwóch wzniesień. Naturalne wzniesienie od strony Niemodlina oraz planowany wiadukt od strony ul. Sztonyka. Statystycznie samochody zjeżdżające ze wzniesienia rozpędzają się - a więc przy samym rondzie będą jeszcze mocniej i gwałtowniej hamować. To samo przy opuszczaniu ronda, kierowcy widząc niedaleko wzniesienie, będą chcieli jak najszybciej nabrać prędkości, maksymalnie zwiększając pracę silnika (wysokie obroty na niskim biegu). Tym samym poziom hałasu oraz zanieczyszczeń (których nie da się w pełni wyeliminować poprzez żadne bariery), będzie zdecydowanie większy i dokuczliwszy niż w przypadku takiego samego ronda na wyrównanym terenie.</p>	
<p>5.</p>	<p>Dąbrowa: Wnioskuje o to, aby ekrany chroniące przed hałasem i spalinami były również ustawione na wysokości salonu samochodowego (...) Fiat Professional przy ul. Korczaka (...) (działki nr 188/3 i 186/2). Hałas i spaliny, które niosą się z drogi krajowej nr 46 już dzisiaj są uciążliwe dla mieszkańców budynków, które stoją na działkach nr 186/9 i 186/10. Okien w tych budynkach od strony północno – wschodniej ze względu na hałas nie można otwierać przez cały rok. Pasy drogowe w tej chwili są tylko dwa, a co będzie, gdy powstaną cztery pasy a ekranów nie będzie? Skoro jednym z podstawowych celów inwestycji jest ograniczenie hałasu w terenie zabudowanym, to proszę o pozytywne rozpatrzenie mojego wniosku.</p>	<p>Ekrany akustyczne projektowane są w miejscach w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Po oddaniu do użytku projektowanej drogi wykonane będą pomiary kontrolne natężenia hałasu w zakresie spełniania powyższych norm. Budynek salonu samochodowego nie spełnia funkcji mieszkalnej stąd nie ma konieczności jego ochrony akustycznej, lecz w związku z koniecznością ochrony budynków jednorodzinnych w dalszej linii zabudowy ekran akustyczny zostanie uciślony do wysokości skrzyżowania.</p>
<p>6.</p>	<p>Dąbrowa: Nie zgadam się z zaproponowaną koncepcją przeprowadzenia drogi dojazdowej do sąsiednich działek przez działkę nr 50 w Dąbrowie. Wszystkie inwestycje jakie były przeprowadzane do tej pory w sąsiedztwie mojej działki obniżyły mój standard życia, tj. skatepark oraz przebudowa ul. Kolejowej przy której mieszkam. Zostały przeniesione rzędne</p>	<p>Z powodu wysokiej kategorii technicznej tj. GP głównej przyspieszonej dwujezdniowej drogi krajowej zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi konieczne jest ograniczenie dostępności poprzez eliminację bezpośrednich</p>

	<p>drogi i chodnika co spowodowało zmianę kierunku wód opadowych oraz zostały wykonane schody prowadzące z chodnika na moja posesję co stanowi utrudnienie, ponieważ moja posesja jest położona teraz o ponad 40 cm poniżej. I w związku z powyższym uważam, że byłoby wysoce niesprawiedliwe społecznie, gdyby kolejne inwestycje obciążały w/w działkę, a w tym pozbawiały mnie części zagospodarowanego ogrodu, który zakładałam 25 lat i jest to moją pasją oraz hobby i nie zgadzam się na pozbawienie mnie tego i niszczenie mojego dobrostanu. Żadne odszkodowanie nie będzie w stanie zrekomensować strat jakie poniosę w związku z tą koncepcją, ponieważ za swojego życia nie wyhoduję już takich drzew, krzewów i roślin. W załączeniu do pisma dołączam zdjęcia fragmentu działki o którym mowa. Nie wyrażam zgody na projektowanie drogi dojazdowej do prywatnych posesji przez moją działkę. Jest możliwie mniej uciążliwe rozwiązanie, a mianowicie przeprowadzenie tej drogi równoległe do torów kolejowych wjazdem od strony ul. Kolejowej. Będzie to społecznie sprawiedliwe, gdyż dz.nr 53/1, 53/4 należą do jednego właściciela i dotyczy to tylko dwóch właścicieli i działek bezpośrednio związanych z ich dojazdem nie powinno dotyczyć mojej działki i nie powinno odbywać się mim kosztem, kosztem mojego zdrowia i kosztem mojego funkcjonowania, które i tak już uległo pogorszeniu w związku z przeprowadzonymi inwestycjami. Działki o których mowa nie są zagospodarowane i tylko na jednej z nich stoi dom mieszkalny. Działki te również posiadają większy areal i przeprowadzenie właśnie tam drogi dojazdowej nie spowoduje zmian w funkcjonowaniu tych działek i nie będzie to tak szkodliwe społecznie jak w przypadku realizacji Państwa koncepcji. Dlatego wnoszę o pozytywne ustosunkowanie się do mojego wniosku i wzięcie pod uwagę czynnika ludzkiego oraz społecznego. Chciałam też wnieść wniosek o montaż ekranów akustycznych w trakcie trwania inwestycji, a nie rok po jej zakończeniu jak to było omawiane na spotkaniu konsultacyjnym. Uciążliwość drogi w związku z narastającym ruchem kołowym jest ogromna i powinno się w jak najkrótszym czasie jak tylko jest to możliwe odciążać mieszkańców od tej uciążliwości. Jednocześnie chciałam poinformować, iż granice mojej działki są błędnie naniesione i w tej chwili sprawa została skierowana do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Geodezyjnego i Kartograficznego Województwa Opolskiego o poprawienie przebiegu granic.</p>	<p>zjazdów z jezdni głównej. W związku z tym konieczne jest wybudowanie dodatkowych jedni do obsługi terenu przyległego do pasa drogowego drogi krajowej. Budowa dodatkowej jezdni na działkach nr 50, 53/1, 53/4, 54/4 jest niezbędna ze względu na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej dla działki nr 54/4, która z powodu rozbudowy pozostałaby bez dojazdu. Dodatkowo dodatkowa jezdnia będzie wykorzystana w celach utrzymaniowych wysokich skarp nasypu. W zakresie Pani nieruchomości przedmiotowa projektowana droga ingeruje w Pani działkę ok. 9m. Po jej wybudowaniu zostanie Pani wypłacone odpowiednie odszkodowanie za utracony grunt oraz mienie znajdujące się na nim, w tym również rośliny.</p> <p>Termin montażu ekranów akustycznych będzie wynikał z harmonogramu robót budowlanych opracowanego przez Wykonawcę inwestycji. Natomiast ekrany na pewno będą wykonywane w trakcie prowadzonych prac budowlanych. Rok po oddaniu inwestycji do użytku będzie przeprowadzona ponowna analiza akustyczna.</p>
7.	<p>Dąbrowa: Wniosek 1: Na konsultacjach społecznych (14 marca w Dąbrowie) prezentowane były duże wydrukowane mapy, które jednak różniły się o tych do pobrania ze strony dk46-dabrowa.pl. Chodzi mi dokładnie o położenie zbiorników retencyjnych, zwłaszcza zbiornika ZB2 o pojemności aż 700m³. Jestem właścicielem działki, na której planują państwo umieścić</p>	<p>Zbiorniki zaprojektowane są w miejscach optymalnych ze względu na położenie rowów drogowych oraz możliwość doprowadzenia i odprowadzenia wody do i ze zbiornika, a jego objętość jest zaprojektowana tak aby był on w stanie przyjąć</p>

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

	<p>ten zbiornik (działka nr 29/1) zabierając mi tym samym bardzo dużą część tej działki. Zwłaszcza że w wersji drugiej drogi, rondo również ma się znajdować dokładnie na mojej drugiej działce (27/1). Dlatego chciałbym wnioskować, aby zaproponowali państwo jakąś alternatywę do tego zbiornika (inne rozwiązanie, mniej ingerujące pow. Działki) lub zmianę jego położenia. Chciałbym zaznaczyć, że po mojej stronie (od strony północnej) jest już głęboki rów za działkami, który razem z innymi właścicielami oczyszczamy i pogłębiaamy praktycznie co kilka lat. Problem z odprowadzeniem wody z jezdni jest za pewne po drugiej stronie drogi (południowej) – może tam warto szukać miejsca. Np. koło samego skrzyżowania (ul. Sztonyka/ul. Maków) a planową drogą dojazdową/gminną. Wniosek 2: Zarówno w planowanej wersji drogi 1 i 2 proszę uwzględnić ekrany dźwiękochłonne od południowej strony drogi, na długości min: od końca stawów hodowlanych (od strony Niemodlina) do ul. Sztonyka. Mieszkam na ul. Sztonyka (400m w stronę południa od drogi) i już teraz od godzin popołudniowych/wieczornych słyszę duże natężenie ruchu i związany z nim hałas. Dodatkowo w wersji 2 z rondem koło domu p. (...), rondo to będzie pomiędzy wzniesieniami zarówno od strony wschodniej jak i zachodniej (położone w niecce). Samochody będą więc intensywnie hamować zbliżając się do ronda oraz rozpędzać się z niego na wysokich obrotach co zwłaszcza przy samochodach ciężarowych spotęguje hałas. Chciałbym zasugerować, że w wersji 2 drogi przesunięcie ronda max w kierunku Niemodlina, zasłoniłoby rondo przed drzewa koło stawów w kierunku południowym zmniejszając hałas. Wniosek 3. Ostatni mój wniosek to raczej kilka propozycji zmiany położenia ronda oraz jego zjazdów w wersji 2 drogi. Wg mnie zmniejszyłoby to ilość terenu do wykupu (straty aktualnych właścicieli oraz zmniejszyłoby hałas. W załączniku 6 plików graficznych.</p>	<p>wodę z przewidywanej zlewni w trakcie deszczu nawalnego. Na obecnym etapie koncepcji jego lokalizacja i objętość nie są ostateczna i w późniejszych etapach może ulec drobnej zmianie po opracowaniu projektu budowlanego. W odpowiedzi na Pana wnioski dot. zmiany lokalizacji położenia ronda i dróg dojazdowych do niego, informuję, że zaproponowany przez Pana kąt wlotów dróg dojazdowych we wszystkich przypadkach jest niezgodny z obowiązującymi przepisami i zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ekrany akustyczne projektuje się dla terenów zabudowy mieszkaniowej w miejscach w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy.</p>
<p>8.</p>	<p>Dąbrowa: Jako mieszkaniec gminy Dąbrowa oraz właściciel działek przy ul. Ciepeliowickiej (...) uważam wariant 2 za korzystniejszy zarówno dla mieszkańców jak i dla kierowców. Wariant 1 w moim przypadku (działki 31,32) wiąże się ze znacznym zmniejszeniem powierzchni użytkowej i drastycznym spadkiem wartości oraz walorów użytkowych. W wariantie 2 ingerencja we własność prywatną jest dużo mniejsza, a wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości estakadą poprawia komfort życia mieszkańców oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Wnioskuje o wdrożenie wariantu 2.</p>	<p>Wniosek zostanie uwzględniony analizie wielokryterialnej.</p>
<p>9.</p>	<p>Dąbrowa: Wariant 2: Ekran akustyczny również przy salonie samochodowym, Ścieżka rowerowa łącząca ul. Ciepeliowicką z dodatkową jezdnią klasy D szer.3.5m. przy zjeździe z ronda ścieżka prowadzona równoległe do nowej drogi. Pełnowymiarowy przejazd pod lub nad nową drogą w ciągu drogi gminnej ul. Leśna stanowiący jednocześnie przejście dla zwierząt. Obniżenie drogi Ciepeliowickiej i Sztonyka na odcinku przechodzącym pod nową drogą, oczywiście o tyle, ile można, aby zapewnić odbiór wód opadowych. Obniżyłoby to wysokość nasypu nowej drogi, co pozwoliłoby przybliżyć o kilka a może o kilkadziesiąt metrów planowane rondo. Skrzyżowanie z ul. Brzozową lepiej i prościej rozwiązane są w wariantie 1.</p>	<p>Ad. 1. Ekrany akustyczne projektuje się dla terenów zabudowy mieszkaniowej są w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Ad. 2. Zamierzeniem tej inwestycji jest rozbudowa dk 46 w celu zwiększenia jej przepustowości oraz poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa ścieżek rowerowych poza jej obrębem nie leży w gestii GDDKiA. Dodatkowo w celu ograniczenia ilości zjazdów z drogi krajowej oraz zapewnienia dostępności do drogi publicznej działkom sąsiadującym z planowaną inwestycją jest budowa</p>

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

		<p>dodatkowych jezdni, które łączą się z wewnętrznym układem drogowym, po których rowerzyści również mogą się poruszać.</p> <p>Ad. 3. Zapewnienie komunikacji w ciągu ul. Leśnej odbywa się poprzez projektowany przejazd gospodarczy zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina.</p> <p>Ad. 4. Obniżenie ul. Ciepiewickiej spowoduje konieczność szerszej przebudowy istniejącej infrastruktury, odcinając możliwość dojazdu do istniejącej zabudowy wzdłuż ulicy, a może nawet konieczność wyburzeń z powodu konieczności zajęcia większego obszaru terenu pod pas drogowy, co ma się niewspółmiernie do zbliżenia projektowanego ronda w kierunku istniejącego skrzyżowania. Dodatkowo spadek niwelety wynika również z warunku skrajni kolejowej.</p> <p>Ad. 5. Wniosek zostanie uwzględniony w analizie wielokryterialnej.</p>
10.	<p>Dąbrowa: Preferowany wariant 2. Wymagana przebudowa ulicy Brzozowej aż do przejazdu kolejowego (poszerzenie, utwardzone pobocze na całej długości). Na czas robót budowlanych na obecnym skrzyżowaniu Sztonyka-Ciepiewicka z DK46 wykonać komunikację zastępczą a wcześniej zapoznać z tym rozwiązaniem mieszkańców Dąbrowy, Ciepiewic. Właściwym będzie wykonanie pierwszego ronda od strony Niemodlina, na plus bezpieczne przejście dla pieszych.</p>	<p>Wniosek zostanie uwzględniony w analizie wielokryterialnej. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych ulica Brzozowa przebudowywana przez GDDKiA jest tylko i wyłącznie w niezbędnym zakresie na parametrach drogi klasy D o kategorii ruchu KR1. Harmonogram robót budowlanych oraz etapowanie prowadzonych robót budowlanych będzie opracowane po wyborze wykonawcy robót budowlanych.</p>
11.	<p>Ciepiewice: Wnoszę o realizację projektu nr 2 – nie do przyjęcia jest wariant projektu nr 1 z uwagi na bezpieczeństwo pieszych na skrzyżowaniach ul. Sztonyka z DK46 jest to droga bardzo niebezpieczna dla osób pieszych jak i samochodów. Wnoszę o zamontowanie ekranów dźwiękoszczelnych na całej długości realizacji przebudowy drogi.</p>	<p>Ad. 1. Wniosek zostanie uwzględniony w materiałach do analizy wielokryterialnej. W odniesieniu do aspektów BRD informujemy, że przejścia dla pieszych zlokalizowane są na dojazdach do rond, na których prędkość jest ograniczona oznakowaniem oraz geometrią drogi na dojeździe do ronda.</p> <p>Ad. 2. Ekran akustyczny projektuje się dla terenów zabudowy mieszkaniowej w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy.</p>
12.	<p>Ciepiewice: Wnoszę o realizację projektu nr 2. Projekt nr 1 jest niebezpieczny dla osób pieszych jak i samochodów. Wnoszę o zamontowanie ekranów dźwiękoszczelnych na całej długości przebudowy drogi.</p>	<p>Ad. 1. Wniosek zostanie uwzględniony w materiałach do analizy wielokryterialnej. W odniesieniu do aspektów BRD informujemy, że przejścia dla pieszych zlokalizowane są na dojazdach do rond, na których prędkość jest ograniczona oznakowaniem oraz geometrią drogi.</p> <p>Ad. 2. Ekran akustyczny projektuje się dla terenów zabudowy mieszkaniowej w miejscach, w których natężenie ruchu</p>

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

		generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy.
13.	Dąbrowa: Proszę o wzięcie pod uwagę montażu ekranów dźwiękochłonnych w związku z nadmiarem hałasu spowodowanym przejeżdżającymi pojazdami na ul. Mikiewicza. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu samochodów i pociągów i podwyższaniu dozwolonej prędkości do 100km/h. Proszę o uwzględnienie montażu ekranu na całej długości drogi od skrzyżowania z ulicą Ciepeliwicką.	Ekran akustyczny projektuje się dla terenów zabudowy mieszkaniowej w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy.
14.	Dąbrowa: Nie zgadzam się ze stanowiskiem wójt Gminy Dąbrowa dotyczącym w wariant 2 zaprojektowania drogi łączącej rondo z ul. Polną. Teren przy ul. Polnej, gdzie znajdują się „Glinianki” w Dąbrowie jest atrakcyjnym terenem rekreacyjnym, gdzie dużo osób w tym również moja rodzina spędzamy wolny czas spacerując lub jeżdżąc na rowerze. Droga łącząca rondo z ul. Polną spowoduje zwiększony ruch samochodów przez co spędzanie wolnego czasu w tym miejscu w ciszy i spokoju będzie utrudnione. Rozwiązanie takie zmniejszy atrakcyjność tych terenów.	Wniosek zostanie uwzględniony w materiałach do analizy wielokryterialnej.
15.	Nie zgadzam się ze stanowiskiem Gminy Dąbrowa, która wnioskuje, aby w wariant 2, którego przebieg jest preferowany przez Gminę Dąbrowa, zaprojektować od ronda wzdłuż południowej nitki DK46 drogę łączącą ulice Polną. Jestem właścicielem domu jednorodzinnego przy ul. Stokrotki (...) w Dąbrowie, którego wjazd znajduje się od ul. Polnej. Nabyłam działkę budowlaną w 2017 roku ze względu na jej położenie na spokojnym, zielonym terenie o małym natężeniu ruchu samochodowego oraz miejscem cichym i bezpiecznym dla dzieci. Droga łącząca rondo z ul. Polną spowoduje pogorszenie się warunków mieszkalnych oraz zmniejszy bezpieczeństwo dla dzieci, a także zmniejszy atrakcyjność terenów zielonych ze względu na zwiększone natężenie ruchu samochodowego. Przestanie być to ciche i spokojne miejsce.	Wniosek zostanie uwzględniony w materiałach do analizy wielokryterialnej.
16.	Dąbrowa: Wariant 2- lepszym rozwiązaniem. Wskazana ścisła koordynacja z gminą, służbami leśnymi, strażą pożarną, radnymi i Spółką Wodną. Ze względu na zmiany klimatyczne i zwiększone wiatry i deszcze nawalne należy bardzo dokładnie rozpoznać bilans po opadach, która musi przepływać przez przepusty (niewystarczająca ilość) w drodze kolejowej nr 123. Ponadto należy uwzględnić zapisy planu zagospodarowania przestrzennego Gminy i projekty rozwoju Gminy. Proponuję rozbudować drogę na ul. Brzozowej (2gi wariant) do przejazdu kolejowego.	Wniosek zostanie uwzględniony w materiałach do analizy wielokryterialnej. Dodatkowo informuję, że projekt jest uzgadniany z wszystkimi jednostkami terenowymi podlegającymi pod samorząd terytorialny i na kolejnym etapie projektowym opracowany zostanie operat wodnoprawny i uzyskana decyzja pozwolenia wodnoprawnego. Rozbudowa dróg poprzecznych wykonywana jest tylko i wyłącznie w niezbędnym tego zakresie, zgodnie z ustawą o drogach publicznych. Na kolejnym etapie tj. wykonywanie projektu budowlanego istnieje możliwość uzgodnienia z jednostką samorządu terytorialnego rozbudowy danej drogi w ramach tej inwestycji po ustaleniu odpowiedniej partycypacji kosztów ze strony gminy.
17.	Dąbrowa: Ekran dźwiękochłonny na całej długości inwestycji – wariant 1 lub wariant 2. Na działce 186/9 i 186/11 ul. Korczaka (...) istnieje budynek, którego nie ma na planach przedstawionych podczas spotkania – budynek mieszkalny.	Ekran akustyczny projektowany jest w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Po oddaniu do użytku

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

		<p>projektowanej drogi wykonane będą pomiary kontrolne natężenia hałasu w zakresie spełniania powyższych norm. Projektowane ekrany akustyczne nie eliminują całkowicie generowanego hałasu, lecz wygłuszają fale akustyczne do poziomu odpowiedniego określonego przepisami prawa. Działki nr 186/9 i 186/11 znajdują się ok. 60m o projektowanej rozbudowy drogi, stąd w ich zakresie na planach sytuacyjnych pojawia się tylko warstwa ewidencyjna mapy bez budynków i infrastruktury technicznej. Ekran akustyczny na wysokości omawianej nieruchomości zostanie uciągnięty do skrzyżowania projektowanej DK46 z ul. ks. prof. Józefa Sztonyka / Ciepeliowicką.</p>
18.	<p>Dąbrowa: Ekrany akustyczne na całej długości jezdni. Wariant 1 lub wariant 2 na całej długości. Na działce 186/9 i 186/11 ul. Korczaka (...) istnieje budynek, którego nie ma na planach przedstawionych podczas spotkania – budynek mieszkalny.</p>	<p>Ekrany akustyczne projektowane są w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Po oddaniu do użytku projektowanej drogi wykonane będą pomiary kontrolne natężenia hałasu w zakresie spełniania powyższych norm. Działki nr 186/9 i 186/11 znajdują się ok. 60m o projektowanej rozbudowy drogi, stąd w ich zakresie na planach sytuacyjnych pojawia się tylko warstwa ewidencyjna mapy bez budynków i infrastruktury technicznej. Ekran akustyczny na wysokości omawianej nieruchomości zostanie uciągnięty do skrzyżowania projektowanej DK46 z ul. ks. prof. Józefa Sztonyka / Ciepeliowicką.</p>
19.	<p>Ciepeliowice: Proponuję wybudowanie estakady/ mostu nad ulicą Ciepeliowicką z przedłużeniem w kierunku autostrady A4 a pod estakadą/ mostem wybudować rondo z wjazdem i zjazdem do Opola i Niemodlina. Podobnie w kierunku Opola przedłużyć estakadę – most za ulicę do Karczowa A na tym skrzyżowaniu pod mostem wybudować rondo z zjazdem też w kierunku Ciepeliowic. Ronda mogłyby być jednopasowe. Ruch główny Opole – autostrada odbywałby się bez spowolnienia na rondzie (znaczne ograniczenie hałasu) i bezpieczeństwo pieszych rowerzysty przy przekraczaniu pod mostem drogi Opole – autostrada. Wyburzenia nieuzasadnione.</p>	<p>Wniosek wykracza poza zakres przyjętego Programu Inwestycyjnego dla przedmiotowego zadania. Zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury Program Inwestycji na obecnym etapie przygotowania inwestycji przewiduje budowę skrzyżowania w poziomie. Ponadto prognozowane natężenie ruchu na wlotach podporządkowanych, jak również ich klasa, zgodnie z warunkami technicznymi, uniemożliwia w obecnych warunkach projektowanie skrzyżowania dwupoziomowego tj. węzła drogowego.</p>
20.	<p>Dąbrowa: Ekrany akustyczne na całym odcinku drogi projektowanej w obu wariantach i w obu kierunkach – łącznie z rondem. Wariant 2 jest optymalny pod każdym względem funkcjonalnym i dla zachowania podstawowych parametrów technicznych. Przejście – przejazd (pod drogą) w ciągu ul. Leśnej. Odbicie odnogi ronda PN- na PD (wariant 2) zamiast ronda z wariantu 2 na kolejny przejazd bezkolizyjny (jezdni pod jezdnią) łącznice wjazdowe.</p>	<p>Ad. 1. Ekrany akustyczne projektowane są w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Po oddaniu do użytku projektowanej drogi wykonane będą pomiary kontrolne natężenia hałasu w zakresie spełniania powyższych norm. Projektowane ekrany akustyczne nie eliminują całkowicie</p>

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

		<p>generowanego hałasu, lecz wygłuszają fale akustyczne do poziomu odpowiedniego określonego przepisami prawa.</p> <p>Ad. 2. Wniosek zostanie uwzględniony w materiałach do analizy wielokryterialnej.</p> <p>Ad. 3. Zapewnienie komunikacji w ciągu ul. Leśnej odbywa się poprzez przejazd gospodarczy zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina.</p> <p>Ad. 4. Wniosek wykracza poza zakres przyjętego Programu Inwestycyjnego dla przedmiotowego zadania. Zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury Program Inwestycji na obecnym etapie przygotowania inwestycji przewiduje budowę skrzyżowania w poziomie. Ponadto prognozowane natężenie ruchu na wlotach podporządkowanych, jak również ich klasa, zgodnie z warunkami technicznymi, uniemożliwia w obecnych warunkach projektowanie skrzyżowania dwupoziomowego tj. węzła drogowego.</p>
21.	<p>Niemodlin: Wnioskuje o zaprojektowanie przejazdu przez DK46 (wiadukt/tunel) łączący Obręb Dąbrowa i Nowa Jamka na wysokości działek drogowych 90/8 oraz 92/7 stanowiące Dojazd Pożarowy 11/1. Przejazd pomiędzy kompleksami leśnymi znajdującymi się po obu stronach DK46 jest niezwykle ważny z uwagi na rozwój turystyki rowerowej, pieszej czy konnej na obszarze Gminy. Połączenie zapewni między innymi możliwość komunikacji ze Stawem Sangów – największym tego typu zbiornikiem na obszarze Województwa Opolskiego leżący na obszarze Gminy Niemodlin.</p>	<p>Zapewnienie komunikacji w ciągu ul. Leśnej (droga pożarowa nr 11/1) odbywa się poprzez przejazd gospodarczy (zapewniający możliwość przejazdu służbom ratowniczym) zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina.</p>
22.	<p>Dąbrowa: Na podstawie rozmów z mieszkańcami, organizacjami społecznymi działającymi na obszarze gminy oraz służbami gminnymi, w oparciu również o plany rozwoju Gminy wnioskuje o zaprojektowanie przejazdu przez DK46 (wiadukt, tunel) łączący Obręb Dąbrowa i Nowa Jamka na wysokości działek drogowych 90/8 oraz 92/7 stanowiące Dojazd Pożarowy 11/1. Przejazd pomiędzy kompleksami leśnymi znajdującymi się po obu stronach DK46 jest niezwykle ważny z uwagi na bezpieczeństwo przeciwpożarowe, jak również komunikacje mieszkańców wsi Lipowa oraz Nowa Jamka, a także na rozwój turystyki rowerowej, pieszej czy konnej na obszarze Gminy. Połączenie zapewni między innymi możliwość komunikacji ze Stawem Sangów - największym tego typu zbiornikiem na obszarze Województwa Opolskiego.</p> <p>Wnioskuje również, aby w Wariancie II, którego przebieg jest preferowany przez Gminę Dąbrowa, zaprojektować od ronda wzdłuż południowej nitki DK46 drogę łączącą ulicę Polną. Obecne rozwiązanie komunikuje skrzyżowanie z drogą gminną stanowiącą działkę 199/1, która w rzeczywistości nie istnieje i przebiega przez funkcjonujące zbiorniki wodne „glinianki” w Dąbrowie. Takie rozwiązanie odseparuje strumień pojazdów jadący do Dąbrowy, Wawelna, Prądów od podróżnych udających się w kierunku Ciepłowie, Lipowej, Nowej Jamki. Ponadto</p>	<p>Zapewnienie komunikacji w ciągu ul. Leśnej (droga pożarowa nr 11/1) odbywać się będzie poprzez przejazd gospodarczy (zapewniający możliwość przejazdu służbom ratowniczym) zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina.</p> <p>Inwestor w związku z rozbudową DK 46 na przedmiotowym odcinku ma obowiązek zapewnić dostęp do drogi publicznej wszystkim nieruchomościom, które wcześniej go posiadały i został on utracony. Rozwiązania w wariancie II zapewniają taki dostęp. Budowa dodatkowej jezdni łączącej ul. Polną z projektowanym rondem ingerować będzie w zbiornik wodny znajdujący się na działce 201/1 dla którego przygotowana została koncepcja stworzenia tam terenów rekreacyjnych wpisanych w ten teren, dodatkowo budowa takiej jezdni generowałaby dodatkowe zajęcia terenu działki nr 200/1 co</p>

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

	<p>pozwole na podniesienie atrakcyjności terenów leżących w pobliżu zjazdu. W proponowanym wg wariantu II rozwiązaniu, komunikacja DK46 z drogą powiatową ul. Sztonyka w Dąbrowie prowadzona jest przez projektowaną drogę gminną. Włączenie z drogą powiatową odbywać się ma poprzez działkę 283. Z uwagi na bezpieczeństwo zasadnym wydaje się stworzenie w tym miejscu runda, które zniweluje zagrożenie wynikające z włączania się z drogi podporządkowanej. Ulica Spółdzielcza w Dąbrowie jest obecnie obszarem zamkniętym, należącym do PKP. Gmina Dąbrowa wystąpiła z wnioskiem o przejęcie drogi od właściciela. Planowane połączenie ulicy Kamiennej ze Spółdzielczą jest zaprojektowane jako droga wewnętrzna, wnioskuję, aby była to droga Gminna z nawierzchnią asfaltową. Połączenie to umożliwi podróżującym z Ciepeliowic, Nowej Jamki i Lipowej na ominięcie przejazdu kolejowego w Dąbrowie, a także zapewni dojazd do terenów inwestycyjnych leżących wzdłuż drogi.</p>	<p>działa na niekorzyść przedsiębiorcy, który prowadzi na niej swoją działalność gospodarczą w postaci produkcji traw. Budowa runda w ramach wariantu 2 na skrzyżowaniu projektowanego dojazdu do runda z ul. Sztonyka jest bezzasadna ze względu na zbyt małe natężenia ruchu w tym rejonie, dodatkowo jego budowa spowoduje kolejne wywłaszczenia terenów, co spowoduje zwiększenie kosztów inwestycji. Autor opracowania projektuje rozwiązania geometryczne zgodnie z aktualnymi uwarunkowaniami terenowymi, jak i własnościowymi. Aktualnie nie ma możliwości zaprojektowania ul. Spółdzielczej jako drogi publicznej, ponieważ w stanie istniejącym jest ona drogą wewnętrzną, a gmina nie może podjąć uchwały intencyjnej jej przekwalifikowania, ponieważ nie jest jej właścicielem.</p>
23.	<p>W nawiązaniu do spotkania organizacyjnego w sprawie rozbudowy drogi krajowej nr 46 w Dąbrowie, na wizualizacjach oraz rzutach projektu nie został wzięty pod uwagę istniejący budynek przy ulicy Korczaka (...) (nr działki 186/11 i 186/9). Na wizualizacji nr 2 brak jest ekranów dźwiękochłonnych na długim odcinku, jednak brak jest również w/w budynku. Wnoszę o uzupełnienie ekranów dźwiękochłonnych w opisywanej przerwie tj. według wizualizacji i projektu ekrany kończą się za obecnym skrzyżowaniem drogi 46 z ulicą Sztonyka, odsłaniając firmę i później znowu następuje ich ciąg. Nie logicznym jest, że tylko w tym akurat miejscu jest inne natężenie hałasu. Proszę o uzupełnienie planów, wizualizacji oraz projektów zgodnie ze stanem faktycznym.</p>	<p>Ekran akustyczny projektowane są w miejscach, w których natężenie ruchu generuje hałas o poziomie wyższym niż 61dB w trakcie dnia lub 56 dB w nocy. Po oddaniu do użytku projektowanej drogi wykonane będą pomiary kontrolne natężenia hałasu w zakresie spełniania powyższych norm. Projektowane ekrany akustyczne nie eliminują całkowicie generowanego hałasu, lecz wygłuszają fale akustyczne do poziomu odpowiedniego określonego przepisami prawa. Działki nr 186/9 i 186/11 znajdują się ok. 60m o projektowanej rozbudowy drogi, stąd w ich zakresie na planach sytuacyjnych pojawia się tylko warstwa ewidencyjna mapy bez budynków i infrastruktury technicznej. Ekran akustyczny na wysokości omawianej nieruchomości zostanie uciągnięty do skrzyżowania projektowanej DK46 z ul. ks. prof. Józefa Sztonyka / Ciepeliowicką.</p>
24.	<p>Dąbrowa: BRAK KOMUNIKACJI POMIĘDZY KOMPLEKSAMI LEŚNYMI PO PÓŁNOCNEJ I POŁUDNIOWEJ STRONIE DK 46 - KONIECZNOŚĆ PRZYWRÓCENIA MOŻLIWOŚCI PRZEKRACZANIA DROGI KRAJOWEJ DLA SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ. W przedstawionych wariantach dokumentacji projektowej nie ma możliwości przekroczenia DK46 i skomunikowania pomiędzy kompleksami leśnymi. Na dzień dzisiejszy na przebudowanym odcinku są 3 FUNKCJONUJĄCE dukty leśne którymi można przekroczyć drogę krajową. Rozwiązania zaproponowane przez Państwa uniemożliwiają taką komunikację. NIE PRZEWIDZIELI PAŃSTWO ŻADNEGO MIEJSCA W KTÓRYM MOŻLIWE</p>	<p>Wzdłuż rozbudowywanej drogi na terenie leśnym w obu wariantach przewidziano dodatkowe jezdnie komunikujące wszystkie przylegające do istniejącej drogi dukty leśne, a komunikacja pomiędzy nimi zapewniona jest przez przejazd gospodarczy (zapewniający możliwość przejazdu służbom ratowniczym) zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina od istniejącej drogi pożarowej nr 11/1, przedmiotowy przejazd</p>

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

	<p>BY BYŁO PRZEDOSTANIE SIĘ LUDZI z jednego terenu leśnego na drugi (bo jak z planów wynika, zwierzętom została zapewniona możliwość przekraczania DK46 w km 0+650). Mieszkańcy wsi Dąbrowa oraz Siedlisk i Prądów, korzystają z tych dróg leśnych podczas uprawiania rodzinnej turystyki pieszej, biegowej, rowerowej. Drogi te są również trasami umożliwiającymi dotarcie do stawu Sangów (Zangów) i korzystania z uroków bioróżnorodności jaką oferuje nasza Gmina. Kompleksy leśne po obu stronach drogi krajowej nie są na tyle duże, że mogłyby funkcjonować oddzielnie i dla lokalnej społeczności stanowią jedną integralną część.</p> <p>Odcięcie tych dwóch obszarów leśnym dla ludzi skutkować będzie mocnym ograniczeniem dla lokalnej społeczności w uprawianiu sportu i dbania o zdrowie oraz możliwości dotarcia do stawu Sangów i korzystania z walorów przyrodniczych w szczególności dla rodzin z dziećmi. Z uwagi na powyższe argumenty prosimy o zachowanie ciągłości co najmniej dwóch z obecnie użytkowanych trzech dróg leśnych w km 0+280; 0+960 poprzez wykonanie wiaduktów drogowych, które również mogłyby pełnić funkcję przejść dla zwierząt.</p>	<p>umożliwia również przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów.</p>
<p>25.</p>	<p>Opole: Działając w imieniu własnym, niniejszym wnosimy o zmianę warunków przebiegu planowanej rozbudowy drogi krajowej DK nr 46 na odcinku Dąbrowa - Opole, w ten sposób, że:</p> <p>zmianie ulegnie usytuowanie drogi na działkach nr 2, nr 3/1 i nr 4/1, położonych w miejscowości Dąbrowa, woj. Opolskie, należących do (...) i (...), a także zmianie ulegną warunki i sposób usytuowania inwestycji poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>odwodnienie pasa drogi kanalizacją deszczową</u> na działkach nr 3/1 i nr 4/1, zamiast rowami; - zniwelowanie różnicy wysokości terenu na działkach nr 3/1 i nr 4/1 <u>murami oporowymi</u>, zamiast planowanymi skarpami; - <u>maksymalne przesunięcie planowanej drogi w kierunku projektowanych jezdni drogi krajowej DK nr 46, drogi serwisowej oraz jej włączenia do drogi gminnej wewnętrznej poza działką nr 4/1.</u>Zgodnie z informacją zamieszczoną na stronie http://www.dk46-dabrowa.pl/ planowana jest rozbudowa drogi krajowej DK nr 46 na odcinku Dąbrowa - Opole. W tym celu rozpoczęto prace w kierunku sporządzenia koncepcji programowej. Opracowanie obejmuje swoim zakresem wykonanie następujących-róbót: <ul style="list-style-type: none"> • rozbudowę drogi krajowej DK nr 46 na długości około 4,75 km; • rozbudowę dróg gminnych; • rozbudowę skrzyżowań; • budowę nowych skrzyżowań; • budowę dodatkowych jezdni do obsługi przyległego terenu; <p>W przypadku realizacji projektu przejęte będą działki należące m. in. do mieszkańców miejscowości Dąbrowa oraz woj. opolskiego zaistnieje, więc konieczność wyłączenia całości nieruchomości lub części nieruchomości,</p>	<p>W odpowiedzi na przedmiotowy wniosek informujemy, że wnioskowana zmiana przebiegu drogi jest niemożliwa do spełnienia. Tezę swoją argumentujemy faktem, że rozbudowa drogi przede wszystkim polega na zmianie przekroju istniejącej drogi do przekroju 2x2 co zwiększy jej przepustowość. Zmiana przekroju automatycznie doprowadzona do zwiększenia szerokości projektowanego pasa drogowego wykraczając poza istniejący pas drogowy. W miejscach, w których znajduje się istniejąca zabudowa wyjście poza pas drogowy należy lokalizować po przeciwnej jej stronie. W tym przypadku Państwa wniosek spowodowałby konieczność wyburzenia budynków zlokalizowanych na działkach 228/1, 229/12. Za teren przejęty pod projektowaną rozbudowę drogi krajowej nr 46 przysługiwać będzie odszkodowanie, które zostanie ustalone w wydanej przez Wojewodę Opolskiego decyzji odszkodowawczej. Ostateczna linia zajętości terenu ustalona zostanie w późniejszej fazie projektu na etapie projektu budowlanego.</p>

należących do osób prywatnych, w tym również do nas. Jesteśmy właścicielami działek nr 2, nr 3/1 i nr 4/1, zlokalizowanych w miejscowości Dąbrowa, woj. opolskie, na których to częściowo przebiegać ma planowana rozbudowa drogi krajowej DK nr 46.

Ww. działki miały być docelowo przeznaczone przez nas na cele inwestycyjne.

Powierzchnia rzeczonych działek wynosi około 4 ha (cztery hektary), natomiast według opracowanej koncepcji projektowej blisko 1 ha (jeden hektar) należących do nas nieruchomości, będzie musiał być przeznaczony pod budowę trasy wraz z dodatkową infrastrukturą w postaci drogi technicznej.

Skutkiem tego będzie w naszym przypadku:

- brak możliwości wykorzystania gruntów do założonych celów inwestycyjnych (budowa zakładu produkcyjno-handlowo-usługowego);
- niemożność zagospodarowania gruntów zgodnie z celem w jakim zostały zakupione (zbyt mała powierzchnia);

Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że powyższe grunty zostały zakupione jako tereny inwestycyjne, a nie rolne już w 2021 roku, po cenie gruntów inwestycyjnych i z dokładnie takim przeznaczeniem miały być wykorzystane, na co wskazywano już powyżej.

Planowany przebieg drogi będzie miał negatywny wpływ nie tylko w stosunku do nieruchomości, których jesteśmy właścicielami, lecz również negatywny wpływ dla właścicieli innych działek, które również będą podlegały zajęciu.

Aby uniknąć nadmiernej ingerencji w prawo własności naszych działek oraz w prawo własności działek sąsiednich, opracowaliśmy rozwiązanie, które pozwoli na jak najmniejsze zajęcie naszych działek pod planowaną budowę drogi DK nr 46.

Zaproponowany przez nas sposób rozwiązania sytuacji i korekty przebiegu rozbudowy drogi DK nr 46 pozwoli na znacząco mniejszą ingerencję w prawo własności naszych działek, a co za tym idzie również pozwoli zaoszczędzić organom prowadzącym inwestycję na wysokości należnego odszkodowania za wywłaszczenie nieruchomości pod planowaną inwestycję.

W naszej ocenie istnieje znacząco lepsze rozwiązanie ekonomiczne, które pozwoli nam zachować większość nieruchomości o odpowiedniej powierzchni, a organom znacząco zmniejszyć kwotę należnych odszkodowań.

Aby powyższe stało się możliwe, konieczna jest jedynie zmiana niewielkich elementów w ołanie budowy drogi DK nr 46.

Wystarczy, aby:

1. zamiast planowanych rowów na działkach nr 3/1 i nr 4/1, zastosowano odwodnienia pasa drogi kanalizacją deszczową;
2. zniwelowano różnię w wysokości terenu na działkach nr 3/1 i nr 4/1 nie za pomocą planowanych „skarp”, ale za pomocą murów oporowych;

„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa – Opole”

	<p>3. maksymalnie przesunięto planowaną drogę w kierunku projektowanych jezdni drogi krajowej DK nr 46, drogi serwisowej, a następnie włączono planowaną drogę do drogi gminnej wewnętrznej poza działką nr 4/1.</p> <p>Przy zastosowaniu powyższych czynności, powinny zostać uwzględnione w maksymalnym stopniu zarówno interesy prywatne, jak i interesy publiczne.</p> <p>Zastosowanie ww. uwag w procesie planowania przebiegu usytuowania drogi krajowej DK nr 46 pozwoli również na uniknięcie oprostowania lokalizacji drogi w przyszłości.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, wnosimy o wzięcie pod uwagę w trakcie procedowania nad rozbudową drogi publicznej DK nr 46 ww. możliwości rozwiązań, a następnie wdrożenie ww. rozwiązań w proces planowania budowy przedmiotowej drogi.</p>	
26.	<p>Nadleśnictwo Opole: Nadleśnictwo Opole po konsultacjach z mieszkańcami gminy Dąbrowa przesyła jeden wniosek dotyczący rozbudowy drogi krajowej nr 46. Z uwagi na zapewnienie efektywnej gospodarki leśnej oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego wnioskuję o zaprojektowanie przejazdu przez DK46 tunel łączący Obręb Dąbrowa i Nowa Jamka na wysokości działek drogowych 90/8 oraz 92/7 stanowiące Dojazd Pożarowy 11/1. Zapewni to skuteczne prowadzenie akcji gaśniczej podczas ewentualnych pożarów czy realizację zadań ratunkowych podczas innych zagrożeń życia lub zdrowia dla służb ratunkowych. Rozwiązanie umożliwi połączenie z dużym zbiornikiem wodnym stawem Sangów, który jest wykorzystany jako zbiornik przeciwpożarowy. Wnioskowany przejazd powinien uwzględniać możliwość przejazdu ciężkiego wozu strażackiego. Miejscowa społeczność, jak również mieszkańcy Opola intensywnie korzystają turystycznie z walorów przyrodniczych lasów Leśnictwa Dąbrowa i Lipowa. Przejście w/w miejscu byłoby również wykorzystywane przez rowerzystów i piechurów korzystających z urokliwych przyrodniczo lasów.</p>	<p>Wzdłuż rozbudowywanej drogi na terenie leśnym w obu wariantach przewidziano dodatkowe jezdnie komunikujące wszystkie przylegające do istniejącej drogi dukty leśne, a komunikacja pomiędzy nimi zapewniona jest przez przejazd gospodarczy umożliwiający przejazd służbom ratowniczym, Przejazd zintegrowany jest z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina od istniejącej drogi pożarowej nr 11/1.</p>
27.	<p>Opole: Województwo Opolskie obecnie realizuje projekt pn.: „Opolskie na rowery - przygotowanie i realizacja koncepcji rozwoju ścieżek rowerowych w województwie opolskim wraz z kampanią edukacyjną” - finansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020. Celem ww. przedsięwzięcia było przeprowadzenie inwentaryzacji w terenie i w oparciu o nią opracowanie zintegrowanej sieci tras rowerowych o znaczeniu europejskim, krajowym i regionalnym na obszarze województwa opolskiego. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji w terenie, a także zorganizowanych konsultacji społecznych, w których brali udział przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, mieszkańców oraz środowisk rowerowych, wielokrotnie podkreślano duże walory przyrodniczo-krajobrazowe kompleksu leśnego Bory Niemodlińskie bezpośrednio przylegającego do drogi krajowej nr 46 oraz autostrady A4. Wobec powyższego wnioskujemy na etapie projektowym zadania pn.</p>	<p>Zapewnienie komunikacji rowerowej, służb ratowniczych oraz służby leśnej w ciągu ul. Leśnej (droga pożarowa nr 11/1) odbywać się będzie poprzez przejazd gospodarczy zintegrowany z przejściem dla średnich zwierząt zlokalizowany 300m na zachód w kierunku Niemodlina.</p>

<p>„Rozbudowa drogi krajowej nr 46 na odcinku Dąbrowa - Opole o uwzględnienie bezkolizyjnego przejazdu przez DK46 (kładka lub tunel), który połączy Dąbrowę i Nową Jamkę na wysokości działek nr 90/8 oraz 92/7. Brak przejazdu dedykowanego mieszkańcom i rowerzystom pomiędzy kompleksami leśnymi znajdującymi się po obu stronach DK46 może spowodować wiele niebezpiecznych sytuacji. W związku z powyższym budowa bezpiecznej, bezkolizyjnej przeprawy przy tak ważnym zadaniu inwestycyjnym poprawi bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, usprawni komunikację mieszkańców pobliskich miejscowości oraz wpłynie korzystnie na rozwój turystyki pieszej i rowerowej. Z informacji jakie posiadamy należy dodać, że Nadleśnictwo Opole planuje wybudować wieżę widokową w pobliżu Stawu Sangów, będzie stanowić to kolejny element generujący ruch turystyczny.</p>	
--	--

8. Poziom zainteresowania spotkaniami informacyjnymi.

W spotkaniach informacyjnych uczestniczyło 69 osób (bez Inwestora oraz Wykonawcy). Lista osób obecnych stanowi załącznik nr 2 do raportu.

9. Podsumowanie

Zorganizowane spotkanie informacyjne przebiegło w przyjaznej atmosferze wzajemnego zrozumienia różnych oczekiwań wobec planowanego przedsięwzięcia ze strony grup mieszkańców zamieszkujących tereny zbliżone do poszczególnych wariantów.

W opinii zebranych materiałów (27 pisemnych wniosków mieszkańców) zdecydowana większość opowiadała się za przyjęcie do realizacji wariantu nr 2.

10. Załączniki

- [1] Prezentacja Wykonawcy stanowiąca konspekt przeprowadzonego spotkania.
- [2] Lista obecności ze spotkań informacyjnych (Dostępna wyłącznie do wewnętrznego obiegu dokumentów w strukturach Inwestora i Wykonawcy)
- [3] Kopie wniosków przedłożonych w ramach spotkania informacyjnego (Dostępne wyłącznie do wewnętrznego obiegu dokumentów w strukturach Inwestora i Wykonawcy)
- [4] Dokumentacja fotograficzna