

Wrocław, 22.12.2021 r.

Stowarzyszenie „Nasze Małlice”

ul. Suwalska 5
54-104 Wrocław

e-mail: nasze.maslice@o2.pl

TRP.4110.24.112612.2017.KH

Szanowni Państwo,

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu przy udziale Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu w związku z Państwa pismem, które wpłynęło drogą mailową w trakcie konsultacji społecznych Projektu Planu Zarządzania Środowiskiem dla Kontraktu 1B.9 *Przebudowa wału przeciwpowodziowego w ciągu ul. Ślężoujście wraz z infrastrukturą drogową* uprzejmie informuje, iż:

1. Na etapie przygotowania inwestycji nie została sporządzona inwentaryzacja przyrodnicza, bowiem jak wskazano w Projekcie PZŚ w punkcie 3.5 *Aktualny stan procedury OOS dla Kontraktu*, Kontrakt 1B.9 nie kwalifikuje się do żadnej z dwóch grup przedsięwzięć tj.:
 - mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
 - lub mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu klasyfikacji wynikającej z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Jego zakres i skala oddziaływań sprawiły, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, po **przedłożeniu przez Inwestora Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wydał postanowienie z dnia 25.01.2019 r. znak: WOOŚ.420.202.2018.KK.1, w którym odmówił wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach** (postanowienie to stanowi załącznik nr 4a do tego dokumentu). Zgodnie z polskim prawodawstwem Kontrakt ten uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (tzw. ZRiD) bez konieczności sporządzania raportu, którego częścią jest inwentaryzacja przyrodnicza, co jest zgodne z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1839).

2. Niemniej jednak chcemy Państwa zapewnić, że w trakcie sporządzania PZŚ odbyła się wizja lokalna, która przyczyniła się do sformułowania w tym dokumencie zaleceń chroniących zasoby przyrodnicze i bioróżnorodność tego obszaru (działania te zostały sformułowane w Załączniku nr 1 do Projektu PZŚ). Wśród tych działań przewidziano m.in. wykonanie jednorazowej inwentaryzacji przyrodniczej przed rozpoczęciem robót (poz. 34 Załącznika 1) przez wielobranżowy zespół ekspertów środowiskowych (poz. 88 Załącznika 1), zespół ten nie tylko będzie wykonywał przedmiotową inwentaryzację,

ale będzie **kontrolował teren budowy, na bieżąco, przez cały okres realizacji robót**, co pozwoli na bieżące wprowadzanie zaleceń minimalizujących oddziaływania na przyrodę.

3. W celu ochrony ptaków w Projekcie PZŚ wskazano ograniczenie w zakresie terminu prowadzenia wycinek drzew i krzewów (poz. 25 Załącznika 1). Działanie to może być zrealizowane poza okresem lęgowym i będzie prowadzone przy udziale **ornitologa**.
4. W zespole ekspertów przewidziany został **entomolog**, który będzie wyprzedzająco przed wycinką kontrolował drzewa o pierśnicy powyżej 50 cm oraz uczestniczył w trakcie wycinek drzew i krzewów. Dodatkowo w poz. 42 Załącznika 1 przewidziany został obowiązek uzyskania tzw. **decyzji derogacyjnych** tj. decyzji zezwalających na odstępstwa od zasad ochrony gatunkowej roślin, grzybów i zwierząt, które będzie uzyskiwał Wykonawca robót w każdym przypadku, np. gdyby pojawiła się konieczność np. przeniesienia oprzędów Barczatki kataks, o czym wspominają Państwo w piśmie.
5. W związku z prowadzeniem robót w obrębie cieku Ługowiny oraz w pobliżu lokalnych zbiorników wodnych w zespole ekspertów przewidziany został **herpetolog**, który będzie czuwał nad zabezpieczeniem płazów, na bieżąco kontrolował teren budowy i zalecał niezbędne działania ochronne.
6. Możliwości migracji zwierząt nie ulegną zmianie po realizacji Kontraktu, w trakcie robót wystąpią oddziaływania związane z ich realizacją: zwiększony ruch, hałas, zapylenie, które będą powodowały płoszenie, natomiast są one okresowe i odwracalne - po zakończeniu prac ustaną. Przepust wałowy umożliwiający przeprowadzenie wód Ługowiny z zawala na międzywale zostanie w całości przebudowany. W okresie niskich wód będzie on „otwarty”, co pozwoli na swobodną migrację, natomiast w okresie wezbrań kłapy będą zamykane, aby zapobiec wlewaniu się wysokich wód na obszar chroniony wałem. Przy przepuszczeniu tym zostanie wykonane stanowisko pompowe, na którym będą mogły być lokalizowane pompy mobilne na czas prowadzenia akcji powodziowej. Będą one umożliwiały, po zamknięciu kłap, odpompowanie wód spływających Ługowiną na międzywale Odry.

Chcemy Państwa zapewnić, iż podstawowym celem Kontraktu 1B.9 jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, przy przepływie fali powodziowej, terenów zlokalizowanych w północno-zachodniej części Wrocławia (po lewej stronie rzeki Odry) pomiędzy obiektami hydrotechnicznymi przebudowanymi w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry, Kontrakty na roboty:

- Maślice - przebudowa wału p/pow. (obiekt WWW nr 16)
- Prace Odrzańskie - przebudowa wału p/pow. (obiekt WWW nr 17), rycina 1 w Projekcie PZŚ.

Skala zagrożenia powodziowego Maślic i Prac Odrzańskich została wskazana na rysunku w załączniku 7 do Projektu PZŚ. Jest to luka, którą można wyeliminować dzięki przebudowie odcinka wału, który jednocześnie pełni rolę drogi publicznej. Po tej przebudowie przede wszystkim Państwo, ale też inni mieszkańcy Wrocławia wraz z posiadaniem majątkiem, zostaniecie zabezpieczeni przed powodzią. Wartość potencjalnych start powodziowych w tym

rejonie została oszacowana na kwotę 198 238 590 zł. Wykonanie przedmiotowej inwestycji zapewni wobec tego zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego osiedli Maślice oraz Pracze Odrzańskie. Przyjęto założenie, że remont wału pozwoli na redukcję strat powodziowych do zera w wariantcie inwestycyjnym, tzn. przebudowa wału zapewni pełne zabezpieczenie z jego strony w zakresie założonych parametrów technicznych wynikających z aktualnych przepisów prawa.

Co istotne, Miastu Wrocław udało się pozyskać środki na tę przebudowę w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły (www.odrapcu.pl), który jest realizowany przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie. Szacowane koszty inwestycji są na tyle wysokie, że ma to istotne znaczenie dla budżetu Miasta na kolejne lata. Dzięki temu, że inwestycja będzie współfinansowana ze środków Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy) oraz Banku Rozwoju Rady Europy (CEB), nie tylko pojawiła się możliwość częściowego sfinansowania zadania ze środków Skarbu Państwa, ale jest to również gwarancja dla Wrocławia, że **w trakcie jej realizacji będą stosowane wysokie standardy realizacji inwestycji, również w zakresie ochrony środowiska**. Przykładem tego jest m.in. konieczność opracowania przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu **Planu Zarządzania Środowiskiem**, a na etapie realizacji skrupulatne wypełnianie jego zapisów, jak również wdrożenie systemu monitoringu i kontroli jego stosowania. Jest to rozwiązanie niespotykane

w polskim systemie prawnym realizacji Przedsięwzięć. W trakcie całego okresu realizacji Kontraktu 1B.9, zgodnie z zaleceniami Banku Światowego, wdrożony i dostępny będzie też mechanizm zgłaszania skarg i wniosków, dlatego też mają Państwo możliwość zgłaszania na bieżąco wszelkich zastrzeżeń czy też problemów, które będziemy się starali wspólnie rozwiązywać.

Chcemy również przekazać, że Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu zamierza zachować elementy historyczne drogi np. słupki kamienne. Planujemy też wykorzystać historyczną kostkę w konstrukcji ulicy Ślężoujście. W tej chwili prowadzimy rozmowy oraz uzgodnienia w tym zakresie z Radą Osiedla Maślice. Zapraszamy Państwa oczywiście do udziału w tych uzgodnieniach. Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków nie wydał w tym zakresie żadnych zaleceń. Opinia, którą Organ wydał w trakcie postępowania administracyjnego w sprawie wydania ZRiD, została załączona do Projektu PZŚ jako załącznik 4d. Niezależnie od tego, ZDiUM, uwzględniając głosy lokalnej społeczności, chce w ramach Kontraktu 1B.9, tam gdzie to możliwe, zachować historyczną wartość ulicy Ślężoujście.

Jednocześnie wskazujemy, iż w ramach przebudowy drogi podniesione zostanie bezpieczeństwo np. poprzez budowę chodnika dla pieszych. Wprowadzone zostanie ograniczenie prędkości oraz tonażu, dopuszczalna prędkość to 30 km/h, wprowadzone zostaną elementy spowalniające przejazd.

Państwa wnioski z zakresu zachowania wartości historycznej ulicy Ślężoujście oraz zmiany w zakresie oceny oddziaływań na środowisko zostaną uwzględnione w macierzy w trakcie przygotowywania końcowej wersji PZŚ.

Z wyrazami szacunku


D Y R E K T O R
Tomasz Staruchowicz