

Wrocław, dnia 29.09.2022 r.

**Wydział Środowiska i Rolnictwa**  
**ul. Hubska 8-16**  
**50-502 Wrocław**

**Szanowni Państwo,**

Samorządowa jednostka pomocnicza - Osiedle Ołtaszyn, w związku z otrzymaniem informacji o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z garażami podziemnymi przy ulicy Orawskiej we Wrocławiu”, zlokalizowanego na działkach nr 4/4,4/5, 4/6 AM obręb Ołtaszyn, zwraca uwagę na wpływ inwestycji na środowisko oraz życie mieszkańców całego osiedla, a także osiedli sąsiednich.

Łącznie na terenie planowanej inwestycji zaprojektowano 12 budynków mieszkalnych wielorodzinnych z garażami wbudowanymi dla samochodów osobowych. We wszystkich budynkach trzy kondygnacje nadziemne przeznaczone są na funkcję mieszkalną wielorodzinną, łączna liczba mieszkań to 615 szt. Pod wszystkimi budynkami zaprojektowano jedną kondygnację podziemną, w obrębie której zlokalizowano garaże wielostanowiskowe dla mieszkańców.

W zakresie realizacji inwestycji zwrócenia szczególnej uwagi wymaga retencja wód opadowych. Wody opadowe z terenu inwestycji odprowadzane będą do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanej i projektowanej w ul. Orawskiej. Ścieki z odwodnienia garaży w budynkach będą kierowane do separatora substancji ropopochodnych ze zintegrowanym osadnikiem, a dalej do zewnętrznej kanalizacji sanitarnej. Naszym zdaniem kolejna inwestycja negatywnie wpłynie na odbiór wód opadowych, już w tej chwili po ulewnych deszczach dochodzi do zalewania garażów oraz ulic. Istniejąca kanalizacja nie nadaje z odprowadzaniem wody, kolejne wielomieszkaniowe inwestycje znacznie ten stan pogłębią.

Inwestor w przedstawionej dokumentacji zestawiał przewidywany ruch pojazdów.

W prezentowanych założeniach występuje błąd logiczny. Do wyliczeń przyjęto założenie, że jedno gospodarstwo domowe dysponuje jednym samochodem, stąd ilość garaży odpowiadająca ilości

mieszkań. Jednocześnie na terenie osiedla nie przewidziano miejsc zewnętrznych. Przyjęcie niewystarczającej ilości miejsc parkingowych spowoduje parkowanie samochodów na ul. Orawskiej lub na innych bocznych ulicach w tym rejonie.

Podsumowując dalsze kalkulacje inwestora, dotyczące zarówno natężenia ruchu, emisji pyłów i gazów, jak i hałasu są w znaczący sposób zanizone. Np. przyjęto, że w ciągu 8 najmniej korzystnych godzin dnia na teren inwestycji wjedzie i wyjedzie ok. 1272 pojazdów, natomiast w najmniej korzystnej godzinie nocy ok. 39 pojazdów. Oznacza to, że założono wyjazd i wjazd jednego samochodu z mieszkania w ciągu dnia. Rodziny 3-osobowe dysponują zazwyczaj nie jednym, a co najmniej 2 samochodami, wykorzystywanymi dosyć intensywnie. Oznacza to, że prezentowane wyliczenia należałoby podwoić.

W założeniach nie uwzględniono również faktu, że osiedla deweloperskie zasiedlają przede wszystkim młode małżeństwa z małymi dziećmi. Mając na względzie sytuację demograficzną na Ołtaszynie i przeciążone maksymalnie przedszkole i szkołę - skutkować to będzie potrzebą dowożenia dzieci na zajęcia, co będzie generowało dodatkowy ruch. Ilość samochodów przekłada się jednak przede wszystkim na generowanie ruchu nie tylko w obrębie osiedla deweloperskiego, ale na terenie całego Ołtaszyna.

Realizacja przedsięwzięcia wpłynie zatem także na stan zanieczyszczenia powietrza. Obecnie istniejący problem komunikacyjny, zlokalizowany zwłaszcza w okolicy inwestycji (osiedle Ołtaszyn oraz Partyńce) spowoduje całkowity paraliż komunikacyjny w tym rejonie, a to z kolei wpłynie na znaczne pogorszenie się warunków powietrza, dodatkowo zabudowa spowoduje zniszczenie korytarzy powietrznych w kierunku centrum. Już w tej chwili zauważyć można znaczne przekroczenie norm jakości powietrza, problem dotychczas nie został rozwiązany; zwiększenie zasobu mieszkalnego osiedla przyczyni się jedynie do dalszego pogorszenia się tego stanu.

Pogorszenie się jakości powietrza poprzez wprowadzenie do ruchu ponad tysiąca dodatkowych pojazdów wpłynie zarówno na środowisko jak i ludność zamieszkująca teren osiedla, pogorszą się znacznie warunki życia mieszkańców, będzie to miało negatywny wpływ na ich zdrowie. Ze względu na wielkość emisji, inwestycja spowoduje wzrost zapylenia powietrza, a przede wszystkim – także lokalnie – wzrost stężeń substancji emitowanych przez silniki samochodów osobowych. Skala tego oddziaływania i jego zasięg będzie spory, a skutki nieodwracalne.

Nadto podnieść należy, że istniejący system komunikacyjny jest niewydolny, a każda kolejna inwestycja wielorodzinną pogłębi ten stan rzeczy. Okoliczne ulice nie są dostosowane do istniejącego ruchu, nie mówiąc już o jego zwiększeniu. Sama ul. Orawska, przy której jest zlokalizowany zespół mieszkalny jest de facto ulicą ślepą, kończącą swój bieg na wysokości torów kolejowych. Ruch z nowej zabudowy prowadzony więc będzie przez ul. Łubinową z wpięciem w ul. Parafialną lub przez Agrestową z wpięciem w ul. Zwycięską, podobno najbardziej zakorkowaną ulicę w Polsce. Nadto ulica

Orawska będzie jednokierunkowa, wyjazd z niej będzie utrudniony, co spowolni ruch na ul. Łubinowej.

Inwestor w przedstawionej dokumentacji zestawiał przewidywany ruch pojazdów.

W prezentowanych założeniach występuje błąd logiczny. Do wyliczeń przyjęto założenie, że jedno gospodarstwo domowe dysponuje jednym samochodem, stąd ilość garaży odpowiadająca ilości mieszkań. Jednocześnie na terenie osiedla nie przewidziano miejsc zewnętrznych. Przyjęcie niewystarczającej ilości miejsc parkingowych spowoduje parkowanie samochodów na ul. Orawskiej lub na innych bocznych ulicach w tym rejonie.

Podsumowując dalsze kalkulacje inwestora, dotyczące natężenia ruchu, emisji pyłów i gazów, jak i hałasu są w znaczący sposób zaniżone. Np. przyjęto, że w ciągu 8 najmniej korzystnych godzin dnia na teren inwestycji wjedzie i wyjedzie ok. 1272 pojazdów, natomiast w najmniej korzystnej godzinie nocy ok. 39 pojazdów. Oznacza to, że założono wyjazd i wjazd jednego samochodu z mieszkania w ciągu dnia. Rodziny 3-osobowe dysponują zazwyczaj nie jednym, a co najmniej 2 samochodami, wykorzystywanymi dosyć intensywnie. Oznacza to, że prezentowane wyliczenia należałoby podwoić.

W założeniach nie uwzględniono również faktu, że osiedla deweloperskie zasiedlają przede wszystkim młode małżeństwa z małymi dziećmi. Mając na względzie sytuację demograficzną na Ołtaszynie i przeciążone maksymalnie przedszkole i szkołę - skutkować to będzie potrzebą dowożenia dzieci na zajęcia, co będzie generowało dodatkowy ruch. Ilość samochodów przekłada się jednak przede wszystkim na generowanie ruchu nie tylko w obrębie osiedla deweloperskiego, ale na terenie całego Ołtaszyna.

W opracowaniu przyjęto średnią prędkość samochodów 20km/h, w praktyce prędkość ruchu w godzinach szczytu na osiedlu Ołtaszyn jest znacznie mniejsza. „Korki” na ulicach powodują przymusowy postój i wyższą emisję szkodliwych spalin samochodowych niż przyjęte w przedłożonym KIP. W dodatku w opracowaniu brak wpływu zwiększonego ruchu samochodowego na ulicach dojazdowych do centrum miasta, gdzie już ilość spalin w godzinach szczytu przekracza normy.

W analizie założono także, że część mieszkańców dojeżdża do pracy miejskimi środkami komunikacji. Zapomniano jednak, że w miejscu w którym powstaje inwestycja brak jest sprawnej komunikacji miejskiej, planowana trasa tramwajowa nie doczekała się żadnych konkretnych terminów realizacji, a odległość inwestycji od istniejących przystanków komunikacji miejskiej jest spora. Wątpliwym jest założenie wyboru przez mieszkańców pojazdów komunikacji miejskiej.

Reasumując prezentowane w KIP wyliczenia są celowo zaniżone dla wykazania braku znaczącego wpływu realizacji inwestycji na otoczenie.

Każda budowa to nieunikniona ingerencja w środowisko jednak ta konkretna inwestycja wskazuje na wysokie **prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska.**



**Nie zostały przez inwestora zaproponowane** rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji inwestycji.

**Zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z garażami podziemnymi przy ul. Orawskiej we Wrocławiu wykazuje oddziaływanie na środowisko, nie tylko w bliskim otoczeniu ale wpływa na wszystkie osiedla sąsiadujące.**

**Ze względu na ogromne oddziaływanie inwestycji na życie mieszkańców osiedla nie powinna ona być realizowana w takim kształcie i zakresie.**

Z poważaniem,

Handwritten signature of Krystyna Sawińska in black ink.

Krystyna Sawińska

Przewodnicząca Rady Osiedla Ołtaszyn

Handwritten signature of Edyta Skuła in black ink.

Edyta Skuła

Przewodnicząca Zarządu Osiedla Ołtaszyn