



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Lublinie**  
WOOS.4210.19.2016.KPR

Lublin, dnia 6 kwietnia 2017 r.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie  
ul. Krochmalna 13J, 20-401

**8175.2017.DG**

Wpłynęło dn. 06-04-2017

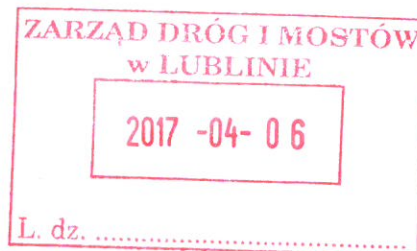
Przyjęto przez:

Małgorzata Wilk



07100VD7Z

### DECYZJA



Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 84 ustawy 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 2016 r., poz. 353 ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku znak: IP-PI.530.14.2015 z dnia 17.10.2016 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

#### orzekam

- I. **Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830” dla zadania I, zadania II i zadania III.**
- II. **Określam warunki i wymagania oraz nakładam obowiązek działań w następującym zakresie:**
  1. **Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
    - 1) Prace na etapie realizacji należy wykonywać w porze dnia tj. w godzinach od 6:00 do 22:00 na odcinkach dróg przebiegających w sąsiedztwie zabudowy chronionej przed hałasem.
    - 2) Należy stale nadzorować stan techniczny maszyn i pojazdów budowlanych, stosowanych na etapie realizacji przedsięwzięcia. Pojazdy i sprzęt budowlany muszą być sprawne technicznie, eksploatowane i konserwowane w sposób prawidłowy, spełniające wymagania techniczne m.in. dotyczące norm emisji spalin.
    - 3) Należy maksymalnie ograniczyć pas terenu zajętego pod obiekty drogowe i wykorzystywanego w trakcie realizacji przedsięwzięcia.
    - 4) Zaplecze technologiczne należy lokalizować w pasie drogowym.

- 5) Zaplecza maszyn i sprzętu technologicznego nie należy lokalizować w pobliżu zabudowy chronionej przed hałasem.
- 6) Należy unikać sytuacji gdzie na krótkich odcinkach roboczych w rejonie zabudowy chronionej przed hałasem będzie pracować kilka pojazdów technologicznych równocześnie.
- 7) Nie należy pozostawiać pojazdów technologicznych i pojazdów ciężarowych na biegu jałowym z włączonymi silnikami.
- 8) Należy maksymalnie skrócić czas realizacji.
- 9) W trakcie realizacji prac należy zwrócić szczególną uwagę na ograniczenie spływu wód deszczowych (zwłaszcza niosących zawiesinę) z placu budowy, bezpośrednio do rzeki Czerniejówki i Bystrzycy.
- 10) Zapewnić jak najmniejszą ingerencję w koryto rzeki Czerniejówki przy budowie wylotów kanalizacji deszczowej. Zakres niezbędnych prac umocnieniowych koryta rzeki należy w miarę możliwości ograniczać.
- 11) Prace ziemne związane z przebudową i budową dróg prowadzić w sposób eliminujący nadmierne pylenie, w tym m. in. w okresach suszy podczas prowadzenia prac ziemnych zraszać powierzchnie terenu wodą.
- 12) Drogi dojazdowe/technologiczne utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów.
- 13) Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów.
- 14) W miarę możliwości stosować gotowe mieszanki wytwarzane poza placem budowy, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.
- 15) Materiały budowlane powinny być składowane w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania na jakość powietrza.
- 16) Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu.
- 17) Masy ziemne należy w pierwszej kolejności zagospodarować w miejscu inwestycji pod warunkiem spełnienia standardów jakości gleby i ziemi. Ewentualny nadmiar mas ziemnych należy przekazać odpowiednim podmiotom celem dalszego zagospodarowania zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie.
- 18) Powstający humus należy zdeponować na odkład w obrębie placu budowy a następnie należy wykorzystać do urządzania terenów zielonych w pasie drogowym.
- 19) Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji należy magazynować w odpowiednich pojemnikach/kontenerach usytuowanych w wydzielonym miejscu w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.
- 20) Odpady powstające na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy przekazywać uprawnionym podmiotom posiadającym odpowiednie pozwolenia na gospodarowanie odpadami. Za utrzymanie czystości i porządku drogi odpowiedzialny będzie zarząd drogi.
- 21) Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. w terminie od 16 października do końca lutego. W przypadku zaistnienia konieczności wycinki poza ww. terminem prace należy przeprowadzić pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, który wykona



inwentaryzację ornitologiczną. Kontrola taka powinna się odbyć nie później niż tydzień, przed planowaną wycinką. Osoba przeprowadzająca kontrolę powinna legitymizować się odpowiednim doświadczeniem i dorobkiem naukowym w zakresie ornitologii.

22) W przypadku konieczności przeprowadzenia prac ziemnych w obrębie strefy korzeniowej drzew, wykopy należy w miarę możliwości szybko likwidować lub zabezpieczać korzenie przed przesuszeniem.

23) Nie składować materiałów budowlanych w pobliżu drzew.

24) Należy zabezpieczyć drzewa na placu budowy przed uszkodzeniem stosując tymczasowe ogrodzenia oraz osłony przypniowe wykonane w formie odeskowania, obejmujące całą powierzchnię pnia do wys. 150cm.

25) W celu utrzymania nawierzchni drogowej tłumiącej hałas powstający na styku opona – nawierzchnia w odpowiednim stanie technicznym, należy poddawać ją czyszczeniu w miarę potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wczesnowiosennego.

**2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś:**

1) W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów chronionych przed hałasem należy zastosować na wszystkich odcinkach budowanych i przebudowywanych dróg specjalną nawierzchnię drogową, obniżającą hałas powstający na styku koło – nawierzchnia o skuteczności tłumienia na poziomie nie mniejszym niż 5 dB.

2) Planowane rozwiązania w zakresie odwodnienia projektowanych pasów i układów drogowych nie mogą skutkować pogorszeniem jakości wód odbiorników (tj. Czerniejówki i Bystrzycy) oraz nie mogą skutkować zaburzeniem stosunków wodnych w zlewniach i zmianą reżimu hydrologicznego odbiorników ścieków deszczowych.

3) W celu ograniczenia oddziaływania ścieków deszczowych na wody odbiorników należy zapewnić odprowadzanie ścieków deszczowych z terenów inwestycji istniejącą kanalizacją deszczową i projektowaną kanalizacją deszczową dostosowaną do nowego układu drogowego, po uprzednim oczyszczeniu ścieków przed zrzutem do odbiorników w istniejących i projektowanych urządzeniach oczyszczających (osadnikach, separatorach substancji ropopochodnych) dostosowanych do ilości odprowadzanych wód opadowych.

4) Należy wprowadzić rekompensujące wycinkę nasadzenia drzew oraz krzewów, o funkcji ochronnej i ozdobnej, w sposób dostosowany do uwarunkowań technicznych, ekologicznych i krajobrazowych przestrzeni miejskiej.

**3. Obowiązek działań dotyczących unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

1) W celu porównania prognozowanego oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia z jego rzeczywistym oddziaływaniem wynikającym z emisji hałasu do środowiska, należy wykonać pomiary hałasu w terminie

nieprzekraczającym 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania w następujących punktach pomiarowych:

- a) punkt pomiarowy nr 1 – w km od 1+250 do 1+300 (strona lewa) – na wysokości Przedszkola nr 22 i Zespołu Szkół,
- b) punkt pomiarowy nr 2 – w km od 1+590 do 1+640 (strona lewa) – na wysokości budynku mieszkalnego przy ul. Wyścigowej 11,
- c) punkt pomiarowy nr 3 – w km od 1+580 do 1+680 (strona prawa) – na wysokości zabudowy jednorodzinnej.

Należy również przeprowadzić pomiary hałasu wewnątrz budynku mieszkalnego zlokalizowanego na granicy pasa drogowego - w km 1+670 (strona lewa) - na wysokości zabudowy jednorodzinnej, w budynku mieszkalnym przy ul. Wyścigowej 9.

- 2) W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku w wyniku powyższych pomiarów należy zapewnić rozwiązania mające na celu zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (dla terenów chronionych przed hałasem nie zlokalizowanych na granicy pasa drogowego) bądź właściwych warunków akustycznych wewnątrz (dla budynku mieszkalnego zlokalizowanego na granicy pasa drogowego).

### III. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności

## UZASADNIENIE

Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 17.10.2016r. wpłynął wniosek Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830**” dla zadania I, zadania II i zadania III.

Na podstawie art. 75 ust. 6 ustawy 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 2016 r., poz. 353 ze zm.) zwanej dalej ustawą z dnia 3 października 2008 r., w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Planowana inwestycja będzie częściowo realizowana na terenach zamkniętych (działki nr 1/9, 1/10 (obręb 43 arkusz 4), nr 2 (obręb 43 Wrotków)) ustanowionych decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Ml. z 2014 r., poz. 25 ze zm.), jak również na terenach wojskowych (działki nr 1/29, 1/92, 1/87, 1/88 (obręb 10 arkusz 6)) ustanowionych decyzją Nr 42/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 marca 2016 r. (Dz. Urz. Ministra Obrony Narodowej, poz. 25 ze zm.).

Przedsięwzięcie kwalifikuje się do § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz.



U. z 2016r., poz. 71) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 74 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. w toku postępowania przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną przez firmę Mosty Katowice w październiku 2016 r. wraz z uzupełnieniami z listopada, grudnia 2016 r. oraz ze stycznia 2017 r.,
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
- poświadczone przez właściwy organ tj. Prezydenta Miasta Lublin kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wykazy podmiotów i działek ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (wersja elektroniczna),
- wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów,
- wypisy i wyrisy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Lublin oraz informacje o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- pismo Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie znak:IP-PI.530.14.2015 z dnia 23.01.2017 r.

Dla planowanego do realizacji przedsięwzięcie w postaci drogi publicznej, nie jest wymagane dołączenie do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (art.74 ust.1 pkt 5 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r.) oraz stwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami planu (art. 80 ust. 2 ww. ustawy). Wyłączenie to nie dotyczy sieci kanalizacyjnych.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin część VI dla terenu w rejonie ul. Diamentowa – Wrotkowska (znak: PL-WZ-I.6727.1154.2016 z dnia 24.10.2016 r.), dot. zadania I z którego wynika, że część zadania objęta jest częściowo ww. planem, a część tego zadania znajduje się w obszarze nie objętym mpzp oraz wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin część VI G (północno-zachodnia) Głusk Abramowice (znak: PL-WZ-I.6727.1155.2016 z dnia 25.10.2016 r.), dot. zadania II z którego wynika, że część zadania objęta jest częściowo ww. planem, a część tego zadania znajduje się w obszarze nie objętym mpzp.

Ponadto z KIP wynika, że dla zadania III nie obowiązuje w chwili obecnej miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Analizowany teren przedsięwzięcia położony jest na terenie objętym uchwałą o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. zgodnie z Uchwałami:

- Nr 491/XXV/2008 Rady Miasta Lublin z dnia 16 października 2008r. w sprawie

przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulic: Dworcowej, Krochmalnej, 1-ego Maja, Al. Zygmuntowskie i Piłsudskiego

– Nr 28/II/2014 Rady Miasta Lublin z dnia 23 grudnia 2014r. w sprawie zmiany uchwały Nr 491/XXV/2008 Rady Miasta Lublin z dnia 16 października 2008r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulic: Dworcowej, Krochmalnej, 1-ego Maja, Al. Zygmuntowskie i Piłsudskiego

– Nr 29/II/2014 Rady Miasta Lublin z dnia 23 grudnia 2014r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin dla obszarów położonych w rejonie ulicy Krochmalnej oraz linii kolejowej.

Lokalizacje planowane do realizacji budowy i przebudowy sieci kanalizacji sanitarnych, wodociągowych i deszczowych w terenie gdzie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są zgodne z ich zapisami.

Zgodnie z zapisami mpzp mi.in. dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

Z przedłożonych dokumentów wynika, że w przedmiotowej sprawie nie będzie miał zastosowania art. 82 lit a ustawy ooś w brzmieniu: „Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana przed uzyskaniem decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, w której wskazano działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym jest przewidywana realizacja inwestycji, celem wykonania tych prac”, ponieważ żadna ze wskazanych działek, na których przewidywane są prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów nie stanowi własności Skarbu Państwa w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 21.10.2016 r. z uwagi na to, że wniosek nie spełniał wymagań określonych przepisami prawa wystąpił o uzupełnienie złożonego wniosku wraz z załącznikami poprzez dołączenie dokumentów wymaganych przepisami prawa, w tym: mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej. Ponadto wskazano na konieczność przedłożenia mapy poglądowej z zaznaczonymi wszystkimi trzema zadaniami wraz z uzasadnieniem dlaczego zostały one objęte jednym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wyjaśnienie wskazanej we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach kwalifikacji przedmiotowej inwestycji.

W dniu 26.10.2016r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie wpłynęło pismo Inwestora z wyjaśnieniami oraz uzupełnieniem brakujących dokumentów.

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. Stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia



3 października 2008 r., poinformowano strony postępowania obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 26.10.2016 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie złożonego wniosku. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

W trybie art. 21 ustawy z dnia 3 października 2008 r. zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o ww. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 841/2016).

Stosownie do wymogów art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zwrócił się pismem z dnia 26.10.2016 r. znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z prośbą do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

O powyższym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z dnia 26.10.2016 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem znak: NZ-700.1/108/2016 z dnia 04.11.2016 r. (wpływ do RDOŚ 08.11.2016 r.) wydał opinię iż nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie z uwagi na niejasności oraz niepełne informacje w karcie informacyjnej przedsięwzięcia pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 24.11.2016 r. wezwał Inwestora do uzupełnienia oraz wyjaśnienia informacji zawartych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

W dniu 30.11.2016 r. wpłynęło pismo Inwestora nr IP-PI.530.14.2015 z dnia 29.11.2016 r. przekazujące uzupełnienia do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 05.12.2016 r. przedłużył termin wydania postanowienia w sprawie ustalenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 36 Kpa, o powyższym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 05.12.2016 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

W dniu 06.12.2016 r. wpłynął wniosek Mieszkańców bloku przy ul. Wyścigowej 11 (stron postępowania) z dnia 29.11.2016 r. z prośbą o rozszerzenie miejsc w których wywieszane są obwieszczenia o planowanej inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 30.12.2016 r. poinformował mieszkańców bloku przy ul.

Wyścigowej 11, że o kolejnych etapach procedury dot. planowanego przedsięwzięcia będą informowani poprzez obwieszczenia zamieszczane na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ Lublinie oraz Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, ponadto obwieszczenia będą przekazywane do Urzędu Miasta Lublin Biuro Obsługi Kancelaryjnej, do Inwestora - Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie jak również do Rad Dzielnic takich jak: Za Cukrownią, Wrotków, Dziesiąta, Abramowice.

W dniu 23.12.2016 r. wpłynęło pismo Inwestora nr IP-PI.530.14.2015 z dnia 22.12.2016 r. przekazujące dodatkowe informacje dot. inwestycji w zakresie ochrony powietrza, gospodarki odpadami oraz przyrody.

Z uwagi na powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie stosownie do wymogów art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., pismem z dnia 30.12.2016 r. znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR ponownie zwrócił się z prośbą do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie o ponowne wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

O powyższym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z dnia 30.12.2016 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, celem obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

Ponadto z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji w czterech dzielnicach miasta Lublin, ww. obwieszczenie przekazano do Rady i Zarządu Dzielnic: Za Cukrownią, Wrotków, Dziesiąta, Abramowice w celu obwieszczenia ich w sposób zwyczajowo przyjęty.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie z uwagi na zmianę ustawy 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 2016 r., poz. 353 ze zm.) obowiązującą od dnia 01.01.2017 r. pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 05.01.2017 r. zwrócił się do Inwestora o uzupełnienie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia oraz jej uzupełnień oraz poinformował jednocześnie o konieczności przedłużenia terminu wydania postanowienia w sprawie stwierdzenia obowiązku lub braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia

Zgodnie z art. 36 Kpa Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie o powyższym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 05.01.2017 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, do Rady i Zarządu Dzielnic: Za Cukrownią, Wrotków, Dziesiąta, Abramowice w celu obwieszczenia ich w sposób zwyczajowo przyjęty.

W dniu 10.01.2017 r. wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie znak: NZ-700.1/108/2016 z dnia 04.01.2017 r. o konieczność uaktualnienia przedłożonej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia zgodnie z art. 62 a zmienionej ustawy 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 2016 r., poz. 353 ze zm.).

W dniu 12.01.2017 r. wpłynęło pismo Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie znak: IP-PI.530.14.2015 z dnia 10.01.2017 r. wraz z uzupełnieniem treści Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia zgodnie z art. 62 a ustawy z dnia 3 października 2008 r..

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 16.01.2017 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR, przekazał pismo Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie IP-PI.530.14.2015 z dnia 10.01.2017 r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie, z ponowną prośbą o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku lub braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 12.01.2017 r. otrzymał do wiadomości pismo Zarządu Dzielnicy Wrotków z dnia 05.01.2017 r. skierowane do Prezydenta Miasta Lublin przekazujące opinię Zarządu Dzielnicy Wrotków w sprawie budowy ulicy Dywizjonu 303, w której Rada Dzielnicy wnioskuje o przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 12.01.2017 r. wpłynęło pismo stron postępowania z uwagami dot. planowanej inwestycji.

Pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 16.01.2017 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przekazał pismo stron postępowania do Inwestora z prośbą o szczegółowe odniesienie się do wniesionych uwag.

Dnia 23.01.2017 r. do RDOŚ w Lublinie wpłynęło pismo Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie znak: IP-PI.530.14.2015 z dnia 23.01.2017 r. w którym odniesiono się do wniesionych uwag i wniosków.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 31.01.2017 r. przekazał stronom postępowania kserokopie pisma ZDiM w Lublinie z odpowiedziami na złożone uwagi.

W dniu 24.01.2017 r. do RDOŚ w Lublinie wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie znak: NZ-700.1/108/2016/7/2017 z dnia 18.01.2017 r. stwierdzająca, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Z treści powyższej opinii wynika również, że poprzednia opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie znak: NZ-700.1/108/2016 z dnia 04.11.2016 r. traci moc.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w dniu 27.01.2017 r. otrzymał do wiadomości pismo Zarządu Dzielnicy Wrotków z dnia 27.01.2017 r. skierowane do Prezydenta Miasta Lublin przekazujące uchwałę Rady Dzielnicy Wrotków w sprawie budowy ulicy Dywizjonu 303, w której Rada Dzielnicy wnioskuje o przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Stosownie do wymogów art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie zwrócił się pismem z dnia 30.01.2017 r. znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z prośbą do Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny

Prewencyjnej w Krakowie o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku lub braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

O powyższym poinformowano strony postępowania obwieszczeniem z dnia 30.01.2017 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, do Rady i Zarządu Dzielnicy: Za Cukrownią, Wrotków, Dziesiąta, Abramowice w celu obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

W dniu 09.02.2017 r. wpłynęło pismo Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie znak: IP-PI.530.14.2015 z dnia 07.02.2017 r. prostujące kwalifikację przedsięwzięcia, z uwagi na doprecyzowanie długości planowanych do budowy i przebudowy sieci kanalizacji sanitarnych.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismami znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR z dnia 10.02.2017 r. przekazał pismo Inwestora jako uzupełnienie do przekazanych dokumentów do Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Krakowie oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie o wskazanie, czy przekazane przez Inwestora informacje mają wpływ na zajęte stanowisko zawarte w opinii z dnia 18.01.2017 r.

W dniu 24.02.2017 r. do RDOŚ w Lublinie wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie znak: NZ-700.1/108/2016/7/2017 z dnia 21.02.2017 r. informujące, że przekazany dodatkowy materiał nie wpływa na zmianę wydanej opinii znak: NZ-700.1/108/2016/7/2017 z dnia 18.01.2017 r.

Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Krakowie pismem Nr 316/17 z dnia 24.02.2017 r. (wpływ do RDOŚ 03.03.2017 r.) wydał opinię nr 1/WOMP/2017 stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Po analizie zgromadzonego materiału i uwzględnieniu szczegółowych uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. postanowiono o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał w dniu 10.03.2017 r., znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR postanowienie o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. planowanego przedsięwzięcia.

W trybie art. 21 ustawy 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 zamieszczono w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” dane o postanowieniu (nr wpisu 320/2017).

Zgodnie z art. 10 k.p.a. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony (poprzez obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10.03.2017 r. znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR) o możliwości zapoznania się z zebraną w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dokumentacją dot. wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz możliwości składania ewentualnych wniosków.



Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ, a także przekazano właściwemu miejscowo urzędowi – Urząd Miasta Lublin, do Rady i Zarządu Dzielnicy: Za Cukrownią, Wrotków, Dziesiąta, Abramowice w celu obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty.

W powyższym obwieszczeniu poinformowano również strony postępowania o wpływie opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie i Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Krakowie oraz o wydaniu postanowienia stwierdzającego brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z dnia 10.03.2017 znak:WOOŚ.4210.19.2016.KPR.

W wyznaczonym terminie, o którym mowa powyżej strony nie wniosły żadnych zastrzeżeń, uwag i wniosków.

W toku postępowania po analizie zgromadzonego materiału i uwzględnieniu szczegółowych uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. w sentencji niniejszej decyzji stwierdzono brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia.

Na podstawie informacji przedstawionych przez wnioskodawcę analizowano i uwzględniono łącznie kryteria dotyczące rodzaju i charakteru przedsięwzięcia, jego usytuowania, rodzaju, cech i skali możliwego oddziaływania.

Przedmiotem inwestycji jest „Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830” obejmująca zadanie I, zadanie II i zadanie III:

#### **ZADANIE I:**

„Budowa nowego odcinka drogi łączącej ul. Kunickiego z ul. Wrotkowską w Lublinie wraz z budową bezkolizyjnego skrzyżowania z boczną koleją”.

Przedmiotem inwestycji jest kompleksowa budowa i rozbudowa nowego połączenia dróg w ciągu ulic Wrotkowskiej, Wyścigowej i Dywizjonu 303 w Lublinie na odcinku od skrzyżowania z ul. Inżynierską do skrzyżowania z ul. Kunickiego.

W wyniku planowanego przedsięwzięcia nastąpi budowa łącznika - ul. „nowoprojektowanej” o długości ok. 1755 m.

Planowane prace inwestycyjne obejmą również:

- budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z boczną koleją w rejonie ul. Wrotkowskiej (w formie wiaduktu / tunelu),
- rozbudowę odcinka ul. Smoluchowskiego i ul. Wojennej (w związku z budową skrzyżowań tych ulic z ul. „nowoprojektowaną”), budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę kanalizacji sanitarnej i wodociągowej,
- budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach
- przebudowę pozostałych sieci istniejącego uzbrojenia terenu będących w kolizji z planowanym zagospodarowaniem terenu,
- rozbiórkę budynków mieszkalnych i gospodarczych kolidujących z projektowaną trasą przebiegu ulicy,

- przebudowę istniejących kanałów sanitarnych i przyłączy w pasie drogowym na odcinku od ul. Kunickiego łącznie z terenem wojskowym.

Orientacyjne zestawienie powierzchni zabudowy poszczególnych elementów przeznaczonych do wykonania w ramach niniejszej inwestycji przedstawia się następująco:

- bitumiczna jezdnia ulic- ok.41350 m<sup>2</sup>,
- zatoki autobusowe z betonu cementowego – ok.900 m<sup>2</sup>,
- chodniki z kostki betonowej – ok.10470 m<sup>2</sup>,
- bitumiczne ścieżki rowerowe – ok.8830 m<sup>2</sup>,
- zieleńce – ok. 23520 m<sup>2</sup>,
- krawężniki – ok. 8670 m,
- obrzeża chodnikowe – ok. 7640 m,
- separator ścieżki rowerowej – ok. 3120 m,
- ściany oporowe wiaduktu – ok. 570 m,
- tunel toru kolejowego – ok. 140 m.

## **ZADANIE II:**

„Rozbudowa ul Abramowickiej w Lublinie na odcinku od ulicy Sadowej do granicy miasta” Inwestycja obejmuje kompleksową rozbudowę ulicy Abramowickiej od skrzyżowania na odcinku od ul. Sadowej (z wyłączeniem rejonu skrzyżowania) od wysokości zjazdu na teren stacji energetycznej „Abramowice” do południowej granicy miasta Lublina na odcinku od km 0+000 do km 2+427.

W ramach inwestycji zostaną wykonane:

- bitumiczna jezdnia ul Abramowickiej o szerokości od 13,0 m w przekroju typowym do 19,0 m w rejonie wlotu na skrzyżowanie (jezdni poszerzona o pas do skrzyżowania w lewo oraz azyl dla pieszych i rowerzystów) - na całym odcinku objętym opracowaniem o długości ok. 2427 m,
- obustronne bitumiczne dwukierunkowe ścieżki rowerowe o szerokości 2,0 m na całej długości drogi,
- obustronne chodniki dla pieszych o szerokości od 1,4 do 4,5 m zlokalizowane bezpośrednio przy ścieżkach rowerowych na całej długości drogi,
- zatoki autobusowe z kostki betonowej o szerokości 3,0 m i długości peronu 20,0 m o normatywnych skosach 1:8 i 1:4 wraz z peronami z kostki betonowej o szerokości do 4.5 - łącznie 10 sztuk,
- zjazdy na posesje o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości od 4,0 do 7,0 m i długości od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego,
- bitumiczne wloty dróg bocznych - ul Podleśnej, ul. Strojnowskiego, ul Powojowej i ul. Odległej o szerokości od 6,0 do 10,5 m wyposażone w jednostronne lub obustronne chodniki dla pieszych z kostki betonowej o szer 2.0 m,  
pętla nawrotowa dla autobusów komunikacji miejskiej - jezdnia bitumiczna o długości ok 90 m i szerokości od 4,5 do 5,0 m oraz zatoki postojowe o szerokości 3,5m wykonane z kostki betonowej,  
dwie zatoki postojowe dla samochodów osobowych o łącznej długości ok 70 m i głębokości 5.0 m zlokalizowane wzdłuż drogi dojazdowej przez pętlę nawrotową

W ramach inwestycji dojdzie do budowy i przebudowy infrastruktury technicznej znajdującej się w obrębie przedsięwzięcia, tj.:

- budowy oświetlenia ulicznego ul. Abramowickiej, pętli nawrotowej oraz skrzyżowań z drogami bocznymi,



- budowy sieci odwodnienia deszczowego ulicy Abramowickiej wraz z odprowadzeniem wody deszczowej do rzeki Czarniejówki po uprzednim podczyszczeniu,
- budowa sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami,
- budowy kanału technologicznego na całej długości odcinka projektowanej drogi,
- przebudowy i zabezpieczenia istniejącej infrastruktury podziemnej i napowietrznej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i sanitarne).

### **ZADANIE III:**

„Budowa skrzyżowania ul. Diamentowej w Lublinie z projektowanym przedłużeniem ul. Lubelskiego Lipca '80 oraz ul. Krochmalną, polegającą m.in. na budowie ciągu ulic Krochmalna-Diamentowa obiektu inżynierskiego: estakady - nad skrzyżowaniem przebudowie ul. Krochmalnej - od skrzyżowania z ul. Diamentową w kierunku rzeki Bystrzycy oraz w kierunku ul. Betonowej, przebudowie odcinka ul. Diamentowej - od skrzyżowania z ul. Krochmalną w kierunku wiaduktu kolejowego”.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę układu drogowego ulicy Krochmalnej i Diamentowej wraz ze skrzyżowaniem na odcinku od obiektu mostowego nad rzeką Bystrzycą do obiektu mostowego pod linią PKP - budowę dwupoziomowego skrzyżowania z wyspą centralną (węzła) na przecięciu ulicy Diamentowej, Krochmalnej i Lubelskiego Lipca '80. Nowy odcinek ulicy Diamentowa - Krochmalna będzie posiadał długość ok 460 m. Nowy odcinek ulicy Krochmalna - Diamentowa zostanie skierowany estakadą ponad skrzyżowaniem z wyspą centralną. W związku z tym projektuje się obiekt z dojazdami od ul. Krochmalnej o przekroju z dwiema jezdniami po dwa pasy ruchu w każdą stronę szerokości 3,5 m każdy, z zawężeniem do jednego pasa w każdą stronę w rejonie włączenia łącznic przy ul. Diamentowej w rejonie przejazdu pod obiektem kolejowym. Projekt przewiduje budowę dwóch łącznic (przebiegających wzdłuż ul. Krochmalna - Diamentowa) o długości ok 485 m i 430 m i szerokości 8,0 m, z zawężeniem do jednego pasa w rejonie włączenia w ul. Krochmalną przy rzece Bystrzyca. Wokół całego układu węzła przewiduje się budowę układu ścieżek rowerowych wraz z chodnikami,
- budowę przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca '80 na odcinku od projektowanego skrzyżowania z ul. Diamentową i Krochmalną w kierunku skrzyżowania z ul. Cukrowniczą - do km 0+138,22 (granica zadania). Dojazd będzie posiadał przekrój dwujezdniowy, o dwóch pasach ruchu i buspasie w każdą stronę. Szerokość każdej z jezdni wynosi 10,5 m. Po północnej stronie ulicy Lubelskiego Lipca '80 zlokalizowana będzie dwukierunkowa ścieżka rowerowa szerokości 2,5 m oraz chodnik szerokości 2,0 m,
- przebudowę (zamknięcie przejazdu dla ruchu ogólnego) wlotu ul. Krochmalnej na skrzyżowaniu z ul. Diamentową wraz z przebudową odcinka jezdni na długości ok. 134 m., polegającą na zawężeniu jezdni (od strony północnej) do dwóch pasów o łącznej szerokości 7,0 m, oraz wykonaniu pasa postojowego po stronie południowej. Projekt przewiduje również budowę placu do zawracania na końcu odcinka ogólnodostępnego z możliwością przejazdu łącznikami do układu drogowego skrzyżowania z ul. Diamentową dla pojazdów uprzywilejowanych oraz służb technicznych

- budowę łączników pomiędzy ul. Krochmalną, a ul. Diamentową dla potrzeb komunikacji trolejbusowej oraz pojazdów uprzywilejowanych i służb technicznych. Projekt przewiduje budowę dwóch łączników; jeden o szerokości 4,5 m i długości ok. 47 m (w stronę ul. Diamentowej) oraz drugi szerokości 5,5 m i długości ok. 83 m (w stronę ul. Cukrowniczej),
- budowa ciągów rowerowych. W ramach zadania projekt przewiduje budowę ok. 3300 m<sup>2</sup> nawierzchni ciągów rowerowych o nawierzchni z betonu asfaltowego co daje długość ok. 1380 m., przy założeniu, że dwukierunkowe ścieżki rowerowe będą posiadały szerokość 2,5 m natomiast ścieżki jednokierunkowe szerokość 1,5 m,
- budowa chodników. W ramach zadania projekt przewiduje budowę ok. 3650 m<sup>2</sup> nawierzchni chodników (w tym peronów autobusowych) o nawierzchni z kostki betonowej co daje średnią długość ok. 1820 m., przy założeniu, że chodniki będą posiadały szerokość 2,0 m,
- budowa trzech zatok autobusowych, o łącznej długości peronów 120 m. Szerokość zatok autobusowych wynosi 3,00 - 3,50 m. Zatoki zlokalizowane są na wylotach łącznic na skrzyżowaniu z wyspą centralną oraz na wylocie Lubelskiego Lipca '80,
- budowa zjazdów do posesji o konstrukcji z kostki betonowej lub bitumiczne o szerokości od 3,5 - 7,0 m i długości do krawędzi granicy pasa drogowego,
- budowę obiektu inżynierskiego - wiaduktu w ciągu ul. Krochmalna - Diamentowa nad projektowanym skrzyżowaniem z wyspą centralną. Długość całkowita obiektu wynosi 89,80 m, szerokość 19,20m,
- budowę konstrukcji oporowych z gruntu zbrojonego na dojazdach do wiaduktu,
- budowę systemu odwodnienia drogi,
- przebudowę infrastruktury technicznej podziemnej i napowietrznej,
- budowę sygnalizacji świetlnej.

Przedmiotem projektu jest budowa i przebudowa odcinków drogi wojewódzkiej nr 835, która będzie wyprowadzała ruch z centrum Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego i kierowała go na obwodnicę Miasta Lublin – poprzez węzły: Konopnica, Zadębie i Felin.

Oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny dla poszczególnych zadań realizowanych w ramach przedsięwzięcia przedstawia się następująco:

#### **1. ZADANIE 1**

Planowana Inwestycja ma na celu zapewnienie bezpiecznej komunikacji kołowej i pieszej (wraz z obsługą ruchu pieszego związanego z zagospodarowaniem posesji przydrożnych) z zachowaniem wymagań dotyczących osób niepełnosprawnych (spadki i szerokości nawierzchni). Inwestycja nie wpłynie również negatywnie na prawidłowe zabezpieczenie posesji przydrożnych przed zagrożeniem pożarowym – drogi objęte przebudową spełniają wymogi dla dróg pożarowych pod względem ich geometrii i nośności. Inwestycja nie wprowadza żadnych ograniczeń w stosunku do zagospodarowania posesji przydrożnych, a jedynie – poprzez budowę zjazdów, chodników, ścieżek rowerowych i przejść dla pieszych – poprawia warunki ich użytkowania.

W karcie scharakteryzowano otoczenie inwestycji w ramach zadania 1. Początkowy odcinek nowoprojektowanej trasy, czyli istniejąca ul. Wrotkowska to tereny o zabudowie przemysłowej (Lubella, Zakłady Tytoniowe, stacja paliw Orlen). Dalej – na wysokości ul. Smoluchowskiego znajduje się wielkopowierzchniowa zabudowa handlowo – usługowa



(magazyny i duże sklepy o asortymencie głównie budowlanym). Na trasie wzdłuż jednostki wojskowej droga przecina luźną zabudowę i nieużytki. Na końcowym odcinku – wzdłuż istniejącej ul. Wyścigowej otoczenie drogi stanowi osiedle zabudowy jednorodzinnej z udziałem bloków mieszkalnych (po zachodniej stronie ul. Dunikowskiego) i obiektów handlowo-usługowych, z których wyróżnia się market Lidl bezpośrednio przed ul. Kunickiego. W ramach zadania 1 przewidywana jest m.in. rozbiórka budynków mieszkalnych i gospodarczych kolidujących z projektowaną trasą przebiegu ulicy. Nowoprojektowana ulica przebiegać będzie przez nieużytki i niezabudowane tereny jednostki wojskowej pomiędzy ulicami Smoluchowskiego a Dunikowskiego, gdzie zlokalizowana będzie w trasie ul. Wyścigowej.

W otoczeniu znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej i tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (zespół szkół z internatem), dla których obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia –  $L_{AeqD} = 61$  dB oraz w porze nocy  $L_{AeqN} = 56$  dB oraz tereny zabudowy mieszkaniowej, wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz mieszkaniowo-usługowej, dla których obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu w porze dnia –  $L_{AeqD} = 65$  dB oraz w porze nocy  $L_{AeqN} = 56$  dB. Podstawą do określenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku jest Tabela 1 załącznika Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112). W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że najbliższe budynki mieszkalne znajdują się w odległości ok. 13-60 m od osi jezdni.

Ponadto w piśmie Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie znak: IP-PI.530.14.2015 z dnia 23 stycznia 2017 r. wskazano, że jezdnią projektowanej drogi łączącej ul. Kunickiego z ul. Wrotkowską będzie oddalona od ściany frontowej budynku o adresie ul. Wyścigowa 11 w zmiennej długości od 7,7 m (krawędź wschodnia budynku) do 11,5 m (krawędź zachodnia budynku).

W karcie wskazano, że jeden budynek wielorodzinny znajduje się na granicy pasa drogowego. Zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.) „w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753, 1777 i 1893), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach”.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewidywane są prace inwestycyjne, które będą wykonane w porze dziennej, zgodnie z projektem budowlanym przy użyciu specjalistycznego sprzętu budowlanego lub ręcznie (gdzie będzie to wymagane lub uwarunkowane występowaniem kolizji z uzbrojeniem podziemnym).

W karcie wskazano, że poziom mocy akustycznej maszyn i pojazdów budowlanych wahać się będą od 80 do 102 dB. Do rozwiązań ograniczających oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny zaliczono:

- dbałość o stan techniczny maszyn i pojazdów budowlanych,
- maksymalne ograniczenie pasa terenu zajętego pod obiekty drogowe i wykorzystywanego w trakcie realizacji,
- maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji,
- lokalizacja zaplecza technologicznego będzie znajdowała się w pasie drogowym bezpośrednio przylegającym do budowanych dróg, co zapewni dobry dostęp do sprzętu technologicznego,

- wjazd/wyjazd z terenu zaplecza będzie zapewniał bezpieczne poruszanie się pojazdów nie stwarzające zagrożenia na drodze.

W karcie przedstawiono szacunkowe obliczenia skali i zasięgu oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia. Wskazano, że dla przyjętych założeń czasu pracy 4 godzin (w ciągu najbardziej niekorzystnych 8 godzin pory dnia) dla wszystkich urządzeń równoważny poziom mocy akustycznej dla sumy źródeł wynosi 86,1 dB a następnie rozłożono na 4 zastępcze punktowe źródła dźwięku i otrzymano 80,1 dB dla pory dnia. Stwierdzono, że w odległości ok. 5 m od źródeł hałasu (frontu robót) poziom ciśnienia akustycznego może być większy o ok. 3-8 dB od wartości dopuszczanej dla pory dnia, wobec czego może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla tych budynków.

W karcie wskazano, że zmiana klimatu akustycznego będzie jednak miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), nie kumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół raczej skupionego frontu robót.

W uzupełnieniu karty informacyjnej z listopada 2016 r. wskazano, że powyższe przekroczenia dotyczą sytuacji koncentracji wszystkich środków transportu i maszyn technologicznych w jednym „skumulowanym” miejscu. Ze względu na odcinkowość realizacji inwestycji tj. rozciągnięcia frontu robót na ponad 100 metrowych odcinkach roboczych taka koncentracja środków transportu i maszyn technologicznych nie powinna mieć miejsca wcale, lub będzie występowała sporadycznie (przez kilkanaście – kilkadziesiąt minut). Jako dodatkowe rozwiązania chroniące środowisko przed hałasem, oprócz prowadzenia prac inwestycyjnych w porze dnia przewidziano również:

- unikanie sytuacji gdzie na krótkich odcinkach roboczych w rejonie zabudowy mieszkaniowej pracować będzie kilka pojazdów technologicznych równocześnie,
- wyłączanie silników pojazdów technologicznych i samochodów ciężarowych, które nie prowadzą prac inwestycyjnych,
- nie pozostawianie pojazdów technologicznych i pojazdów ciężarowych na biegu jałowym z włączonymi silnikami,
- zaplecze maszyn i sprzętu technologicznego nie będzie lokalizowane w pobliżu budynków mieszkalnych.

W karcie powołano się na mapę akustyczną opracowaną w 2012 r. (dostępną na stronie Geoportalu Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej), która wskazała, że na terenie objętym inwestycją w zadaniu nr I ani na obszarze w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują przekroczenia standardów akustycznych wskaźników hałasu, dla których zostały określone poziomy dopuszczalne. W uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia z listopada 2016 r. wskazano, że w odniesieniu do obecnej chwili sytuacja akustyczna na tym odcinku uległa zmianie na przestrzeni kilku lat co jest związane ze zmianą (rozbudową) zarówno układu drogowego w obrębie miasta jak też i poza granicami miasta (obwodnica). Stwierdzono, że danych zawartych na mapie akustycznej z 2012 r. nie należy traktować jako danych „bieżących aktualnych”.

Źródłem hałasu emitowanego z terenu inwestycji na etapie eksploatacji będzie ruch pojazdów. Dla zadania I w karcie przedstawiono dane dotyczące średniodobowego natężenia ruchu pojazdów dla perspektywy lat 2017 i 2027. W roku 2017 wartość ta wynosić będzie 22 390 pojazdów na dobę zaś w roku 2027 – 27 265 pojazdów na dobę.

W karcie stwierdzono, że poziom hałasu w punkcie pomiaru zależy od: odległości obserwacji od trasy komunikacyjnej; charakteru pokrycia terenu; kąta widzenia źródeł hałasu; stopnia ekranowania (wykopy, nasypy, budynki, pasy zieleni); czynników meteorologicznych przede wszystkim gradient temperatury, kierunek i prędkość wiatru ale też wilgotności.



W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu w karcie przedstawiono wyniki dokonanej analizy akustycznej. Analiza została przeprowadzona w oparciu o symulację komputerową przy użyciu modelu matematycznego, zgodnego metodą referencyjną do określania poziomu hałasu w środowisku – zgodność z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., nr 140 poz. 824 ze zm.). Na potrzebę obliczeń, jako dane wyjściowe do analizy akustycznej przyjęto średniogodzinowe natężenie ruchu pojazdów na poziomie: 1 218 pojazdów na godzinę w porze dnia i 364 pojazdów na godzinę w porze nocy w roku 2017 oraz 1 483 pojazdów na godzinę w porze dnia i 443 pojazdów na godzinę w porze nocy w roku 2027.

Wyniki obliczeń przedstawiono w formie tabelarycznej – punkty pomiarowe, zlokalizowane przy najbliższych budynkach chronionych przed hałasem a także w postaci map zagospodarowania terenów otaczających przedmiotowe przedsięwzięcie wraz z naniesionymi izoliniami równoważnego poziomu hałasu w porze dnia i nocy. Na podstawie otrzymanych wyników wskazano, że eksploatacja przedsięwzięcia w zadaniu nr I spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku:

- w roku 2017: od 0,1 do 7,1 dB w porze dnia (w zależności od rodzaju terenu chronionego) oraz od 3,3 do 7,3 dB w porze nocy; w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu znajdzie się 8 budynków mieszkalnych wielorodzinnych, 9 budynków zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i mieszkaniowo-usługowej oraz obiekt zespołu szkół z internatem;
- w roku 2027: od 2,1 do 9,1 dB w porze dnia (w zależności od rodzaju terenu chronionego) oraz od 5,3 do 9,4 dB w porze nocy; w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu znajdzie się 8 budynków mieszkalnych wielorodzinnych, 9 budynków zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i mieszkaniowo-usługowej oraz obiekt zespołu szkół z internatem.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów chronionych w karcie zaproponowano zastosowanie specjalnej nawierzchni drogowej, obniżającej hałas powstający na styku koło – nawierzchnia. Będzie to mieszanka SMA o maksymalnej granulacji ziaren 5-8 mm. W karcie wskazano, że poziom redukcji hałasu wahać się będzie od 3 do 5 dB. W celu utrzymania nawierzchni w odpowiednim stanie technicznym wykonywane będzie jej czyszczenie w miarę potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wczesnowiosennego.

Z uwagi na niewystarczającą skuteczność zaproponowanego rozwiązania ograniczającego stwierdzony w analizie poziom hałasu w środowisku, tutejszy organ wystąpił do inwestora o przedłożenie dodatkowych wyjaśnień.

W uzupełnieniu karty informacyjnej z listopada 2016 r. w wskazano, że dla zadania I założeniem wyjściowym prognozy ruchu pojazdów było przejęcie całego ruchu panującego w stanie istniejącym w ciągu ulic: Wrotkowskiej i Nowy Świat przez nowoprojektowaną trasę ul. Dywizjonu 303 na odcinku od ul. Wrotkowskiej do ul. Smoluchowskiego. W dalszej części wskazano, że na odcinku od ul. Smoluchowskiego do ul. Kunickiego ruch rozdzieli się pomiędzy ul. Nowy Świat i nowoprojektowaną drogę. W związku z dużym udziałem osiedli mieszkalnych i usług wzdłuż ul. Nowy Świat oraz biorąc pod uwagę fakt, że jako odciążona droga będzie ona przez część kierowców postrzegana jako krótszy dojazd do centrum miasta z relacji ul. Wrotkowska – ul. Kunickiego oszacowano, że ulica ta przejmie w granicach 35-40% ogólnego ruchu w relacji ul. Wrotkowska – ul. Kunickiego. Zatem do obliczeń przyjęto wartość 38%. Wobec powyższego w uzupełnieniu przedstawiono

skorygowaną prognozę ruchu dla odcinka ul. Smoluchowskiego – ul. Kunickiego: w roku 2017 wartość ta wynosić będzie 13 881 pojazdów na dobę zaś w roku 2027 – 16 904 pojazdów na dobę.

Następnie w uzupełnieniu sporządzono powtórny analizę akustyczną z uwzględnieniem ww. danych dotyczących natężenia ruchu pojazdów. Wyniki obliczeń przedstawiono w formie tabelarycznej – punkty pomiarowe, zlokalizowane przy najbliższych budynkach chronionych przed hałasem a także w postaci map zagospodarowania terenów otaczających przedmiotowe przedsięwzięcie wraz z naniesionymi izoliniami równoważnego poziomu hałasu w porze dnia i nocy. Na podstawie uzyskanych wyników stwierdzono, że w perspektywie roku 2017 wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 56,5 do 66,0 dB w porze dnia oraz od 55,8 do 60,8 dB w porze nocy. W 2027 roku wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 58,6 do 68,1 dB w porze dnia oraz od 57,9 do 62,9 dB w porze nocy. Powyższe wyniki wskazały na wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Następnie jako rozwiązanie ograniczające wskazano zastosowanie specjalnej nawierzchni tłumiącej (warstwa ścierna z mastyksu grysowego – SMA o granulacji 5-8 mm), redukującej poziom hałasu od 3 do 5 dB oraz wykonano ponowne obliczenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu z uwzględnieniem ww. rozwiązania minimalizującego. Stwierdzono, że w perspektywie roku 2017 wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 51,5 do 61,0 dB w porze dnia oraz od 50,8 do 55,8 dB w porze nocy. W 2027 roku wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 53,6 do 63,1 dB w porze dnia oraz od 52,9 do 57,9 dB w porze nocy.

Na podstawie otrzymanych wyników wykazano w 2 punktach referencyjnych przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku o wartości od 1,7 do 1,9 dB w porze nocy w roku 2027. Stwierdzono, że te niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów dotyczą budynku mieszkalnego, zlokalizowanego w granicy pasa drogowego. W uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753, 1777 i 1893), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Ponadto wskazano, że wartości te mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego. Założono, że przy tak niewielkich przekroczeniach dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz budynku będą dotrzymane.

W piśmie Dyrektora Zarządu Dróg i Mostów znak: IP-PI.530.14.2015 z dnia 23 stycznia 2017 r. wskazano, że dla etapu istniejącego nie jest celowe wykonywanie jakichkolwiek badań dotyczących istniejącego poziomu hałasu, gdyż sytuacja drogowa w tym również ruch pojazdów, będzie zupełnie inna niż obecnie. Stwierdzono, że analiza przewidywanego oddziaływania jest oparta na modelach matematycznych i programach komputerowych. Na obecnym etapie można stwierdzić ze 100% pewnością, o jakim natężeniu będzie odbywał się ruch pojazdów na analizowanym odcinku drogi, a tym samym, że cicha nawierzchnia wystarczy (lub nie) aby dotrzymać dopuszczalne poziomy hałasu na granicy terenów chronionych akustycznie. Biorąc pod uwagę izolacyjność akustyczną okien, przewiduje się, że dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz budynków mieszkalnych będą dotrzymane. W karcie informacyjnej nie stwierdzono potrzeby i konieczności wykonywania takich



pomiarów. Wskazano, że pomiary hałasu wewnątrz budynków mieszkalnych wykonuje Wojewódzka Inspekcja Sanitarna.

W piśmie tym stwierdzono również, że nie jest możliwe określenie na obecnym etapie jaki będzie rzeczywisty zasięg oddziaływania inwestycji a tym samym nie ma podstaw stwierdzenia, że mieszkańcy będą narażeni na długotrwały wpływ dużego poziomu hałasu, gdyż rzeczywisty poziom ekspozycji na tym etapie nie jest możliwy do określenia.

W celu złagodzenia i zminimalizowania oddziaływania związanego z użytkowaniem drogi na budynek mieszkalny przy ul. Wyścigowej 11 wzdłuż północnej granicy pasa drogowego w km od 1+575 do 1+645 (na długości posesji 251/1, 231/2 i 232/1) zostanie zaprojektowana i wykonana przesłona roślinna z drzew i krzewów. Kompozycja zieleni wykonana zostanie w postaci nasadzeń drzew gatunków rodzimych (np. klon zwyczajny) w rozstawie ok. 5.0 m o obwodzie pnia ok. 20 cm na wys. 1.0 m i koronie rozwiniętej na wysokości co najmniej 2.0 m. Drzewa uzupełnione zostaną w dolnej partii żywopłotem formowanym o wysokości co najmniej 1.0 m w ilości ok. pięciu sadzonek na metr bieżący.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje funkcjonowanie przedsięwzięcia w ramach zadania nr I nie powinno doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Ponadto w ww. piśmie wskazano, że w celu porównania prognozowanego oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia z jego rzeczywistym oddziaływaniem wynikającym z emisji hałasu do środowiska, inwestor zobowiązuje się do wykonania pomiarów hałasu w terminie nieprzekraczającym 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania. Przewidywana lokalizacja punktów pomiarowych umożliwiającą określenie oddziaływania drogi na wszystkie tereny chronione przed hałasem znajdujące się w zasięgu oddziaływania budowanej drogi:

- punkt pomiarowy nr 1 – w km od 1+250 do 1+300 (strona lewa) – na wysokości Przedszkola nr 22 i Zespołu Szkół,
- punkt pomiarowy nr 2 – w km od 1+590 do 1+640 (strona lewa) – na wysokości bloku przy ul. Wyścigowej 11,
- punkt pomiarowy nr 3 – w km od 1+580 do 1+680 (strona prawa) – na wysokości zabudowy jednorodzinnej.

Ponadto zostaną wykonane pomiary hałasu wewnątrz budynku mieszkalnego zlokalizowanego na granicy pasa drogowego – w km 1+670 (strona lewa) na wysokości zabudowy jednorodzinnej - w bloku mieszkalnym przy ul. Wyścigowej 9.

W przypadku stwierdzenia ponadnormatywnego oddziaływania przedsięwzięcia w tym zakresie, Inwestor zapewni rozwiązania mające na celu zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku bądź właściwych warunków akustycznych wewnątrz budynku mieszkalnego zlokalizowanego na granicy pasa drogowego. W takim przypadku inwestor zobowiązuje się do podjęcia działań naprawczych.

## **2. ZADANIE 2**

Rozbudowa przedmiotowej drogi wpłynie na poprawę stanu nawierzchni jezdni, poprawę czytelności drogi, zwiększenie przepustowości, poprawę płynności ruchu a w związku z tym poprawę bezpieczeństwa ruchu i komfortu podróży. Bezpieczeństwo pieszych zostanie zwiększone poprzez budowę chodnika oraz pasa wydzielonego dla rowerzystów

W otoczeniu przedsięwzięcia znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej (zabudowa jednorodzinna, zabudowa mieszkaniowa z usługami, oraz zabudowa zagrodowa), a także usługowa. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku dla terenów zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinne wynoszą w porze dnia –  $L_{AeqD} = 61$  dB oraz w porze nocy  $L_{AeqN} = 56$  dB, zaś dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej i zagrodowej – w porze dnia –  $L_{AeqD} = 65$  dB oraz w porze nocy  $L_{AeqN} = 56$  dB. Podstawą do określenia wartości

dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku jest Tabela 1 załącznika Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112). W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że najbliższe budynki mieszkalne znajdują się w odległości ok. 12-60 m od osi jezdni.

W karcie wskazano, że jeden budynek wielorodzinny znajduje się na granicy pasa drogowego. Zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.) *„w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753, 1777 i 1893), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach”*.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewidywane są prace inwestycyjne, które będą wykonane w porze dziennej, zgodnie z projektem budowlanym przy użyciu specjalistycznego sprzętu budowlanego lub ręcznie (gdzie będzie to wymagane lub uwarunkowane występowaniem kolizji z uzbrojeniem podziemnym). W karcie wskazano, że poziom mocy akustycznej maszyn i pojazdów budowlanych wahać się będą od 80 do 102 dB. Do rozwiązań ograniczających oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat akustyczny zaliczono:

- dbałość o stan techniczny maszyn i pojazdów budowlanych,
- maksymalne ograniczenie pasa terenu zajętego pod obiekty drogowe i wykorzystywanego w trakcie realizacji,
- maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji,
- lokalizacja zaplecza technologicznego będzie znajdowała się w pasie drogowym bezpośrednio przylegającym do budowanych dróg, co zapewni dobry dostęp do sprzętu technologicznego,
- wjazd/wyjazd z terenu zaplecza będzie zapewniał bezpieczne poruszanie się pojazdów nie stwarzające zagrożenia na drodze.

W karcie przedstawiono szacunkowe obliczenia skali i zasięgu oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia. Wskazano, że dla przyjętych założeń czasu pracy 4 godzin (w ciągu najbardziej niekorzystnych 8 godzin pory dnia) dla wszystkich urządzeń równoważny poziom mocy akustycznej dla sumy źródeł wynosi 86,1 dB a następnie rozłożono na 4 zastępcze punktowe źródła dźwięku i otrzymano 80,1 dB dla pory dnia. Stwierdzono, że w odległości ok. 5 m od źródeł hałasu (frontu robót) poziom ciśnienia akustycznego może być większy o ok. 1-3 dB, wobec czego może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla tych budynków.

W karcie wskazano, że zmiana klimatu akustycznego będzie jednak miała charakter czasowy (na czas prowadzenia robót), nie kumulujący się w środowisku i lokalizujący się wokół raczej skupionego frontu robót.

W uzupełnieniu karty informacyjnej z listopada 2016 r. wskazano, że powyższe przekroczenia dotyczą sytuacji koncentracji wszystkich środków transportu i maszyn technologicznych w jednym „skumulowanym” miejscu. Ze względu na odcinkowość realizacji inwestycji tj. rozciągnięcia frontu robót na ponad 100 metrowych odcinkach roboczych taka koncentracja środków transportu i maszyn technologicznych nie powinna mieć miejsca wcale, lub będzie występowała sporadycznie (przez kilkanaście – kilkadziesiąt minut). Jako dodatkowe rozwiązania chroniące środowisko przed hałasem, oprócz prowadzenia prac inwestycyjnych w porze dnia przewidziano również:



- unikanie sytuacji gdzie na krótkich odcinkach roboczych w rejonie zabudowy mieszkaniowej pracować będzie kilka pojazdów technologicznych równocześnie,
- wyłączanie silników pojazdów technologicznych i samochodów ciężarowych, które nie prowadzą prac inwestycyjnych,
- nie pozostawianie pojazdów technologicznych i pojazdów ciężarowych na biegu jałowym z włączonymi silnikami,
- zaplecze maszyn i sprzętu technologicznego nie będzie lokalizowane w pobliżu budynków mieszkalnych.

W karcie powołano się na mapę akustyczną opracowaną w 2012 r. (dostępną na stronie Geoportalu Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej), która wskazała, że w rejonie ulicy Abramowickiej odcinkowo występują przekroczenia (5-10 dB) standardów akustycznych wskaźników hałasu, dla których zostały określone poziomy dopuszczalne.

Źródłem hałasu emitowanego z terenu inwestycji na etapie eksploatacji będzie ruch pojazdów. Dla zadania II w karcie przedstawiono dane dotyczące średniodobowego natężenia ruchu pojazdów dla perspektywy lat 2017 i 2027. W roku 2017 wartość ta wynosić będzie 12 296 pojazdów na dobę zaś w roku 2027 – 14 899 pojazdów na dobę.

W karcie stwierdzono, że poziom hałasu w punkcie pomiaru zależy od: odległości obserwacji od trasy komunikacyjnej; charakteru pokrycia terenu; kąta widzenia źródeł hałasu; stopnia ekranowania (wykopy, nasypy, budynki, pasy zieleni); czynników meteorologicznych przede wszystkim gradient temperatury, kierunek i prędkość wiatru ale też wilgotności.

W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu w karcie przedstawiono wyniki dokonanej analizy akustycznej. Analiza została przeprowadzona w oparciu o symulację komputerową przy użyciu modelu matematycznego, zgodnego metodą referencyjną do określania poziomu hałasu w środowisku – zgodność z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., nr 140 poz. 824 ze zm.).

Na potrzebę obliczeń, jako dane wyjściowe do analizy akustycznej przyjęto średniogodzinowe natężenie ruchu pojazdów na poziomie: 669 pojazdów na godzinę w porze dnia i 200 pojazdów na godzinę w porze nocy w roku 2017 oraz 810 pojazdów w na godzinę w porze dnia i 242 pojazdów na godzinę w porze nocy w roku 2027.

Wyniki obliczeń przedstawiono w formie tabelarycznej – punkty pomiarowe, zlokalizowane przy najbliższych budynkach chronionych przed hałasem a także w postaci map zagospodarowania terenów otaczających przedmiotowe przedsięwzięcie wraz z naniesionymi izoliniami równoważnego poziomu hałasu w porze dnia i nocy. Na podstawie otrzymanych wyników wskazano, że eksploatacja przedsięwzięcia w zadaniu nr II spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku:

- w roku 2017: od 0,0 do 3,8 dB w porze dnia (w zależności od rodzaju terenu chronionego) oraz od 0,0 do 3,8 dB w porze nocy; w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu znajdzie się 89 budynków mieszkalnych w porze dnia oraz 14 budynków mieszkaniowych w porze nocy;
- w roku 2027: od 0,0 do 4,9 dB w porze dnia (w zależności od rodzaju terenu chronionego) oraz od 3,0 do 4,9 dB w porze nocy; w zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu znajdzie się 89 budynków mieszkalnych w porze dnia oraz 14 budynków mieszkaniowych w porze nocy.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny terenów chronionych w karcie zaproponowano zastosowanie specjalnej nawierzchni

drogowej, obniżającej hałas powstający na styku koło – nawierzchnia. Będzie to mieszanka SMA o maksymalnej granulacji ziaren 5-8 mm. W karcie wskazano, że poziom redukcji hałasu wahać się będzie od 3 do 5 dB. W celu utrzymania nawierzchni w odpowiednim stanie technicznym wykonywane będzie jej czyszczenie w miarę potrzeb, ze szczególnym uwzględnieniem okresu wczesnowiosennego.

W uzupełnieniu karty informacyjnej z listopada 2016 r. sporządzono powtórny analizę akustyczną. Wyniki obliczeń przedstawiono w formie tabelarycznej – punkty pomiarowe, zlokalizowane przy najbliższych budynkach chronionych przed hałasem a także w postaci map zagospodarowania terenów otaczających przedmiotowe przedsięwzięcie wraz z naniesionymi izoliniami równoważnego poziomu hałasu w porze dnia i nocy. Na podstawie uzyskanych wyników stwierdzono, że w perspektywie roku 2017 wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 60 do 67,5 dB w porze dnia oraz od 54,0 do 62,2 dB w porze nocy. W 2027 roku wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 61,0 do 69,1 dB w porze dnia oraz od 56,1 do 63,5 dB w porze nocy. Powyższe wyniki wskazały na wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Następnie jako rozwiązanie ograniczające wskazano zastosowanie specjalnej nawierzchni tłumiącej (warstwa ścieralna z mastyksu grysowego – SMA o granulacji 5-8 mm), redukującej poziom hałasu od 3 do 5 dB oraz wykonano ponowne obliczenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu z uwzględnieniem ww. rozwiązania minimalizującego. Stwierdzono, że w perspektywie roku 2017 wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 55,0 do 62,5 dB w porze dnia oraz od 49,0 do 57,2 dB w porze nocy. W 2027 roku wyniki równoważnego poziomu hałasu kształtować się będą od 56,0 do 64,5 dB w porze dnia oraz od 51,1 do 58,5 dB w porze nocy.

Na podstawie otrzymanych wyników wykazano w 2 punktach referencyjnych przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku o wartości od 0,8 do 1,2 dB w porze nocy w roku 2017 oraz od 2,1 do 2,5 dB w porze nocy w roku 2027. Stwierdzono, że te niewielkie przekroczenia dopuszczalnych poziomów dotyczą budynku mieszkalnego zlokalizowanego w granicy pasa drogowego. W uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że zgodnie z art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.) w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, 1741, 1753, 1777 i 1893), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Ponadto wskazano, że wartości te mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego. Założono, że przy tak niewielkich przekroczeniach dopuszczalne poziomy hałasu wewnątrz budynku będą dotrzymane.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje funkcjonowanie przedsięwzięcia w ramach zadania nr II nie powinno doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

### **3. ZADANIE 3**

Cele inwestycji to poprawa powiązań w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych zgodnie z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jakimi są uzupełnienie brakujących odcinków dróg i ulic, modernizacja i przebudowa istniejących ulic oraz skrzyżowań, dostosowanie technologii wykonawstwa do potrzeb spodziewanych wielkości i rodzaju ruchu w mieście.



W karcie stwierdzono, że przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze, dla którego w obecnej chwili nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Wskazano, że w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego układu dróg występują tereny niezabudowane (porośnięte roślinnością niską, nieużytki), tereny zieleni przydrożnej, tereny miejsc parkingowych i zabudowy usługowo-gospodarczej oraz tereny kolei a także w dalszej odległości tereny zabudowy mieszkaniowej. W uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia z listopada 2016 r. wskazano, że w najbliższym sąsiedztwie brak jest terenów chronionych znajdujących się w ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasu. Stwierdzono, że najbliższe tereny chronione znajdują się przy ulicy Ciepłej.

W celu maksymalnego ograniczenia uciążliwości akustycznych prace budowlane będą prowadzone w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 do 22.00. W karcie przedstawiono tabelę równoważnego (maksymalnego) poziomu dźwięku od przykładowych robót budowlanych. Powołano się przy tym na badania Politechniki Białostockiej, na podstawie których wykazano, że w odległości ok. 25 m od granicy robót poziom 60 dB jest przekroczony niezależnie od charakteru i zakresu realizowanych prac; wartość różnicy przekroczenia wynosi od 3,3 dB przy profilowaniu podłoża gruntowego, przy wykorzystaniu jednej równiarki, do 16,1 dB przy frezowaniu zniszczonej nawierzchni. Jednocześnie wskazano, że w odległości 50 m od prowadzonych robót, w przypadku wykonywania niektórych prac budowlanych, równoważny poziom dźwięku był niższy od 60 dB.

W celu zminimalizowania oddziaływania akustycznego prace budowlane powinny być wykonywane tylko w porze dziennej. Pojazdy i sprzęt budowlany muszą być sprawne technicznie i posiadać aktualne świadectwa technicznego dopuszczenia do ruchu.

W uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia powołano się na mapę akustyczną opracowaną w 2012 r. (dostępną na stronie Geoportalu Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej), która wskazała, że w rejonie planowanej inwestycji występują odcinkowo przekroczenia (0-5 dB) standardów akustycznych wskaźników hałasu, dla których zostały określone poziomy dopuszczalne.

Źródłem hałasu emitowanego z terenu inwestycji na etapie eksploatacji będzie ruch pojazdów. Dla zadania III w karcie przedstawiono dane dotyczące średniodobowego natężenia ruchu dla perspektywy roku 2021 w podziale na odcinki poszczególnych zadań. Maksymalne natężenie ruchu dobowego osiąga wartość 37 432 pojazdów.

W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu w karcie przedstawiono wyniki dokonanej analizy akustycznej. Analiza została przeprowadzona w oparciu o symulację komputerową przy użyciu modelu matematycznego, zgodnego metodą referencyjną do określania poziomu hałasu w środowisku – zgodność z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r., nr 140 poz. 824 ze zm.).

Na potrzebę obliczeń, jako dane wyjściowe do analizy akustycznej przyjęto średniogodzinowe natężenie ruchu pojazdów z podziałem na porę doby (rok 2021): dzień do ok. 1 170 pojazdów na godzinę, wieczór do ok. 702 pojazdów na godzinę oraz noc do ok. 234 pojazdów na godzinę.

Wyniki obliczeń przedstawiono w formie tabelarycznej jako moc akustyczną odcinków dróg realizowanych w ramach zadania III, a także w postaci map zagospodarowania terenów otaczających przedmiotowe przedsięwzięcie wraz z naniesionymi izoliniami równoważnego poziomu hałasu w porze dnia i nocy. Na podstawie otrzymanych wyników wskazano, że eksploatacja przedsięwzięcia w zadaniu nr III nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje funkcjonowanie przedsięwzięcia w ramach zadania nr III nie doprowadzi do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Realizacja inwestycji będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza. Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne będą: emisja spalin pochodząca z silników pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, emisja pyłów powstająca podczas przemieszczania mas ziemnych, manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi oraz transportu materiałów pyłujących. W związku z układaniem mas bitumicznych wystąpi emisja substancji odorotwórczych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy dla wszystkich trzech zadań należy stosować rozwiązania minimalizujące emisje gazów i pyłów do powietrza. Materiały pyłące należy przewozić (transport pod przykryciem) i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów. Prace ziemne należy prowadzić w sposób ograniczający nadmierne pylenie, w tym m. in. w okresie bezdeszczowym, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, podczas prowadzenia prac ziemnych powierzchnie terenu należy zraszać wodą. Plac budowy i drogi dojazdowe/technologiczne należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów. Do budowy należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Transport mas bitumicznych prowadzić w sposób ograniczający emisje ich oparów. Ponadto w celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na jakość powietrza na etapie realizacji należy zastosować urządzenia i maszyny sprawne technicznie, eksploatowane i konserwowane w sposób prawidłowy, spełniające wymagania techniczne dotyczące norm emisji spalin. Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy będzie miało charakter czasowy, przemieszczający się wraz z postępem prac, ograniczony do okresu realizacji inwestycji.

Funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało z emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych. W celu określenia wpływu inwestycji na jakość powietrza w Karcie Informacyjnej przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 nr 16 poz. 87).

Obliczenia wykonano dla trzech zadań:

- Zadanie I: Budowa nowego odcinka drogi łączącej ul. Kunickiego z ul. Wrotkowską w Lublinie wraz z budową bezkolizyjnego skrzyżowania z bocznica kolejową;
- Zadanie II: Rozbudowa ul. Abramowickiej w Lublinie na odcinku od ulicy Sadowej do granicy miasta;
- Zadanie III: Budowa skrzyżowania ul. Diamentowej w Lublinie z projektowanym przedłużeniem ul. Lubelskiego Lipca '80 oraz ul. Krochmalną, polegającą m.in. na budowie ciągu ulic Krochmalna-Diamentowa obiektu inżynierskiego: estakady – nad skrzyżowaniem, przebudowie ul. Krochmalnej – od skrzyżowania z ul. Diamentową w kierunku rzeki Bystrzycy oraz w kierunku ul. Betonowej, przebudowie odcinka ul. Diamentowej – od skrzyżowania z ul. Krochmalną w kierunku wiaduktu kolejowego.

W obliczeniach uwzględniono tło zanieczyszczeń zgodnie z informacją WIOŚ oraz dane meteorologiczne charakteryzujące warunki w rejonie przedmiotowych inwestycji.

Analizę dla zadań I i II wykonano dla dwóch horyzontów czasowych: roku 2017 i roku 2027, natomiast dla zadania III wykonano dla roku 2021.



W analizach wykonanych dla zadania I i II ujęto tlenki azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM 10, pył PM 2,5, tlenek węgla, benzen, węglowodory aromatyczne i węglowodory alifatyczne.

W analizie wykonanej dla zadania III ujęto tlenki azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył PM 10, pył PM 2,5, tlenek węgla, benzen, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, amoniak i ołów.

Przeprowadzone analizy wykazały, że przedsięwzięcie nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości odniesienia w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87) oraz dopuszczalnych poziomów substancji określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) poza granicami pasa drogowego projektowanych i przebudowywanych ulic, w związku z czym zostaną dotrzymane wymagania w zakresie ochrony powietrza określone w przepisach prawa.

Dla pyłu zawieszonego PM 2,5 dla wszystkich trzech odcinków w przyjętych do obliczeń horyzontach czasowych wykazano przekroczenia wartości dopuszczalnych. Z informacji przedstawionych w dokumentacji wynika, że przyjęte do obliczeń tło pyłu PM2,5 nie zostawia wartości dyspozycyjnej. W tle zanieczyszczeń przyjętym do obliczeń uwzględniona została emisja z istniejącego układu drogowego. Analiza rozprzestrzeniania wykazała, że podwyższone stężenia wynikają z istniejącego tła, a nie z wielkości emisji, i nie występują poza granicami pasa drogowego.

Ocena jakości powietrza opracowana przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie wykazuje, że ze względu na przekroczenie 24-godz. stężeń pyłu PM10 wg kryterium ochrony zdrowia strefa lubelska została zaliczona do klasy C. Zgodnie z pismami Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 9 sierpnia 2016r. dla miasta Lublin (rejon ulic: Kunickiego i Wrotkowskiej oraz rejon ulicy Sadowej) wartości średnioroczne stężeń zanieczyszczeń (w tym pyłu PM10) kształtują się poniżej wartości dopuszczalnej, oprócz wartości średniorocznych dla pyłu PM2,5, którego poziom stanowi dla zadania I: 104 % wartości nds ( $26,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), zaś dla zadania II: 112,8 % wartości nds ( $28,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 27 lipca 2016r. dla miasta Lublin (rejon ul. Diamentowej, ul. Lubelskiego Lipca oraz ul. Krochmalnej – dla obszaru przewidywanej inwestycji) wartości średnioroczne stężeń zanieczyszczeń (w tym pyłu PM10 i PM 2,5) kształtują się poniżej wartości dopuszczalnej (w roku 2021 podane wartości tła dla pyłu PM2,5 będą stanowiły 105,5 % wartości nds).

W Programie Ochrony Powietrza dla Aglomeracji Lubelskiej przedstawiono propozycje działań naprawczych, wśród których uwzględniono konieczność zmniejszenia uciążliwości transportu samochodowego. Przedmiotowe zadania związane z poprawą stanu technicznego istniejących dróg oraz realizacją nowych odcinków ulic na terenie Lublina wpisują się w działania zmierzające do poprawy jakości powietrza w mieście. Zadania związane z remontami dróg przyczyniają się do zmniejszenia emisji wtórnej, natomiast działania związane z budową nowych odcinków dróg przyczyniają się do rozproszenia dotychczasowej skoncentrowanej emisji ze źródeł liniowych na dotychczasowe i nowobudowane odcinki dróg. Można więc uznać, że inwestycja jest jednym z działań, które można zaliczyć do działań naprawczych określonych POP dla Aglomeracji Lubelskiej.

Teren planowanej Inwestycji leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 406 – Niecka Lubelska, gdzie wysokiej jakości kredowe wody podziemne stanowią strategiczne źródło zaopatrzenia ludności w wodę pitną i podlegają szczególnej ochronie.

Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami wodno – błotnymi i obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych oraz poza obszarami zalewowymi. Jedynie w dolinie Bystrzycy (zadanie nr III) stwierdzono wody gruntowe pierwszego poziomu wodonośnego na głębokości 2,0 m.

Zadanie nr I będzie realizowane w strefie wododziałowej rzeki Bystrzycy i Czarniejówki, przepływających w odległości ok. 0,7 i 0,5 km od planowanego przedsięwzięcia. Najbliższe ujęcia wód podziemnych zlokalizowane jest na terenie Zakładów Tytoniowych w Lublinie SA (będących w upadłości), przy ul. Wrotkowskiej 2. Projekt zakłada oprócz budowy i rozbudowy nowego połączenia dróg w ciągu ul. Wrotkowskiej, Wyścigowej i Dywizjonu 303 w Lublinie również budowę kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami ok. 115 m i przebudowę kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami ok. 1300 m oraz budowę wodociągu wraz z przyłączami ok. 1790 m i przebudowę wodociągu wraz z przyłączami ok. 950 m.

Odwodnienie drogi będzie realizowane za pośrednictwem projektowanej kanalizacji deszczowej włączonej do istniejących kanałów odprowadzających wody opadowe do odbiorników tj. do rzeki Czarniejówki i Bystrzycy na warunkach określonych przez administratora sieci kanalizacyjnej.

Zadanie nr II będzie realizowane wzdłuż ul. Abramowickiej, w odległości ok. 140 m od rzeki Czarniejówki. Najbliższe komunalne ujęcie wody „Wilczopole” dla m. lublina zlokalizowane jest w odległości ok. 700 m w kierunku wschodnim. Projekt zakłada m.in. budowę sieci kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Abramowickiej o długości ok. 2025 m oraz przebudowę kanalizacji deszczowej poza pasem drogowym na odcinku o długości ok. 91,5 m. Ścieki deszczowe będą odprowadzane do rzeki Czarniejówki wylotami W26, W27, W28, W29 zlokalizowanymi w kilometrach rzeki: 7+81,50; 7+344,00; 7+693,00; 8+307,00, po wcześniejszym podczyszczeniu w separatorach (4 szt.).

Realizacja wylotów kanalizacyjnych do rzeki wiąże się z koniecznością umocnień koryta w ich sąsiedztwie przy użyciu gabionów (grubości ok. 22,5 cm) oraz przy zachowaniu głębokości i geometrii koryta rzeki.

W wyniku realizacji zadania I i II nastąpi wzrost ilości wód deszczowych zrzucanych do Czarniejówki o ok. 337 l/s z ul. Abramowickiej i do Bystrzycy o ok. 556 l/s z ul. Dywizjonów 303.

Ponadto przewidziano budowę kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami ok. 450 m i przebudowę kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami ok. 400 m oraz budowę wodociągu wraz z przyłączami ok. 613 m i przebudowę wodociągu wraz z przyłączami ok. 350m..

Zadanie nr III będzie realizowane w bliskim sąsiedztwie rzeki Bystrzycy. Odległość planowanej inwestycji od rzeki wynosi ok. 25 m na wschód. W odległości ok. 2,2 km przepływa Czarniejówka (dopływ Bystrzycy). Droga będzie realizowana poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Bystrzycy, która po obu stronach do ul. Krochmalnej jest obwałowana. W rejonie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych Zakładów Przemysłu Ziemniaczanego „Lublin” Sp. z o.o., w odległości ok. 100 m w kierunku południowo-wschodnim. W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonanie wykopów, w związku z przebudową uzbrojenia podziemnego –przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej ok. 140 m i przebudowa sieci wodociągowej ok. 150 m. Przewidywana głębokość posadowienia sieci nie powinna przekroczyć 2,0 m. Prace wykonane będą z zastosowaniem zabezpieczeń ścian wykopów.



Ulica Krochmalna na odcinku mostu na rzece Bystrzycy do skrzyżowania z ul. Betonową i ul. Diamentową od skrzyżowania z ul. Krochmalną do wiaduktu kolejowego są odwadniane poprzez istniejącą kanalizację deszczową. Wody opadowe odprowadzane są poprzez spadki poprzeczne i podłużne pasów drogowych, a następnie za pośrednictwem kanalizacji deszczowej wprowadzane są do rzeki Bystrzycy istniejącym wylotem W9 (o średnicy DN 800). W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi wzrost ilości wód deszczowych zrzuconych do Bystrzycy o ok. 215 l/s.

Planowane rozwiązania w zakresie odwodnienia projektowanych pasów drogowych nie mogą skutkować zaburzeniem stosunków wodnych w zlewniach rzek oraz zmianą reżimu hydrologicznego odbiorników wód.

Zgodnie z podziałem dokonany w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.)) przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze JCWPd oznaczonym kodem europejskim PLGW20089. Wody charakteryzują się dobrym stanem ilościowym i chemicznym, nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Celem środowiskowym dla jednolitej części wód podziemnych jest dobry stan ilościowy i chemiczny.

Cel ten realizuje się poprzez zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń, zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu, ochrona podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnienie równowagi między poborem i zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć dobry ich stan.

Zadanie nr I będzie realizowane na terenie dwóch obszarów jednolitych części wód powierzchniowych tj.: „Bystrzyca od zb. Zemborzyckiego do ujścia”, oznaczona kodem europejskim PLRW20001524699 i „Czerniejówka” o kodzie europejskim PLRW2000624669.

Zadanie nr II będzie realizowane na terenie JCWP „Czerniejówka”, natomiast zadanie nr III na terenie JCWP „Bystrzyca od zb. Zemborzyckiego do ujścia”,

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie:

- JCWP „Bystrzyca od zb. Zemborzyckiego do ujścia” oznaczonej kodem europejskim PLRW20001524699, scalona część wód SW0526. JCWP posiada status: naturalna część wód, typ: średnia rzeka wyżynna – wschodnia (15). Ocena stanu JCWP – zły. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. Uzasadnienie odstępstwa - brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: Utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych. Przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych.

Celem środowiskowym dla JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny.

Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie w latach 2010-2015 potwierdzają ocenę złego stanu.

- JCWP „Czerniejówka” o kodzie europejskim PLRW2000624669, scalona część wód SW0527. JCWP posiada status: naturalna część wód, typ: (6) potok wyżynny węglanowy z substratem drobnoziarnistym na lessach i lessopodobnych. Ocena stanu JCWP – zły. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zagrożone. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych badanych w latach 2010-2015) potwierdzają ocenę stanu zawartą w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły – stan zły, ze względu na umiarkowany stan ekologiczny o którym zdecydowała III klasa elementów biologicznych (fitobentos, makrofity). Celem środowiskowym dla jednolitej części wód powierzchniowych jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny.

Jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych objęte są obszarami ochronnymi, celem zapewnienia:

- ochrony wód podziemnych wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia,
- ochrony obszarów wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych. JCWP „Bystrzyca od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia” oraz „Czerniejówka” - nie spełniają wymagań dla obszaru wrażliwego na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych,
- ochrony obszarów narażonych na zanieczyszczenia związkami azotu, pochodzącymi ze źródeł rolniczych - JCWP „Czerniejówka” - nie spełnia wymagań dla obszaru narażonego na zanieczyszczenia związkami azotu, pochodzącymi ze źródeł rolniczych.

Niekorzystne oddziaływania na środowisko jakie mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia związane są z możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych oraz awarii.

Przy zapewnieniu prawidłowej realizacji planowanego przedsięwzięcia, na etapie budowy nie wystąpi oddziaływanie na jakość wód podziemnych. Aby zapobiec zanieczyszczeniu gruntu i wód podziemnych substancjami ropopochodnymi pojazdy i maszyny pracujące na placu budowy powinny być sprawne, a zaplecze budowy należy umiejscowić na szczelnym i utwardzonym podłożu. Substancje ropopochodne (oleje, smary, paliwa, itp.) należy przechowywać w szczelnych, zamkniętych zbiornikach. Z uwagi na możliwość naruszenia lub czasowego usunięcia warstw ochronnych wód podziemnych w czasie budowy, wszystkie roboty wgłębne należy wykonywać z odpowiednią starannością.

W trakcie prowadzenia prac ziemnych (wykopów budowlanych) oraz instalacyjnych nie przewiduje się znaczących oddziaływań na jakość wód powierzchniowych i podziemnych. Po zakończeniu robót ziemnych i zasypaniu wykopów, warunki gruntowo - wodne powrócą do poprzedniego stanu.

Podczas fazy realizacji wystąpi konieczność zaopatrzenia terenu budowy w wodę do celów bytowych i technologicznych. Teren budowy zostanie wyposażony w przenośne sanitariaty, opróżniane przez uprawnione podmioty do oczyszczalni ścieków.



W trakcie realizacji prac należy zwrócić szczególną uwagę na ograniczenie spływu wód deszczowych (zwłaszcza niosących zawiesinę) z placu budowy, bezpośrednio do systemu kanalizacji.

W związku z planowaną budową wylotów kanalizacyjnych konieczna jest ingerencja w koryto rzeki Czerniejówki. Na etapie realizacji istnieje możliwość krótkotrwałego zanieczyszczenia wody zawiesinami powstającymi w czasie prowadzenia prac związanych z umacnianiem brzegu. Z uwagi na oddziaływania punktowe nie przewiduje się zagrożenia dla funkcjonowania ekosystemów cieków. Przy zastosowaniu działań minimalizujących oddziaływania prowadzone prace nie będą wpływać na elementy fizyko – chemiczne i biologiczne wód. Nie przewiduje się również zmiany parametrów hydromorfologicznych koryta rzeki.

Przebudowa istniejącego układu drogowego oraz budowa ul. Dywizjonu 303 nie koliduje z żadnym ciekami wodnymi.

Na etapie eksploatacji wody opadowe z terenu analizowanej inwestycji będą odprowadzane istniejącą kanalizacją deszczową i projektowaną dostosowaną do nowego układu drogowego. Zastosowane rozwiązania pozwolą na oczyszczenie ścieków deszczowych zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 poz. 1800 z późn. zm.).

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji oraz zabezpieczenia jakie zostaną zastosowane na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się pogorszenia stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz utrudnienia osiągnięcia celów środowiskowych.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi.

Podczas prac budowlanych powstaną odpady związane z przebudową infrastruktury technicznej, usunięciem istniejącej nawierzchni drogowej, wyburzeniem budynków kolidujących z inwestycją, usunięciem drzew kolidujących z inwestycją itp.

Przed rozpoczęciem robót budowlanych wierzchnia warstwa ziemi (najbardziej urodzajna) zostanie zdjęta i zdeponowana na odkład w obrębie placu budowy. Ziemia ta zostanie wykorzystana do urządzania terenów zielonych w pasie drogowym.

Pozostałe masy ziemne powstające w wyniku prac ziemnych zostaną w pierwszej kolejności wykorzystane w miejscu ich wydobywania do formowania nasypów. Ewentualny nadmiar mas ziemnych zostanie przekazany podmiotom zewnętrznym celem dalszego zagospodarowania zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie.

Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji należy magazynować w odpowiednich pojemnikach/kontenerach usytuowanych w wydzielonym miejscu w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.

Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości odpadów należy przekazywać odpowiednim podmiotom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami z zakresu gospodarki odpadami, gwarantujących zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się postawienie m. in. odpadów w wyniku prowadzonych prac remontowych, porządkowych, konserwacyjnych, odpadów powstających w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych.

Odpady powstające podczas eksploatacji drogi będą okresowo usuwane za pomocą wyspecjalizowanego sprzętu a następnie zostaną przekazane odpowiednim jednostkom w celu ich dalszego zagospodarowania. Za utrzymanie czystości i porządku drogi odpowiedzialny będzie zarząd drogi.

Z uwagi na rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich ilość, a także ze względu na planowany sposób zagospodarowania wytworzonych odpadów nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie i przebudowie DW 835 w Lublinie na odcinkach od granicy miasta do skrzyżowania ul. Abramowickiej z ul. Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830 - realizowane będzie poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w tym poza obszarami Natura 2000.

Przedłożona karta informacyjna została uzupełniona o dodatkowe informacje dotyczące charakterystyki fauny i flory terenu objętego inwestycją. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji w ramach przedmiotowych prac budowlanych przewiduje się usunięcie drzew kolidujących z inwestycjami drogowymi, które planuje się przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. od 16 października do końca lutego. W przypadku nie dotrzymania tego terminu inwestor zaproponował przeprowadzenie prac wycinkowych pod bieżącym nadzorem przyrodniczym, który wykona inwentaryzację ornitologiczną. Kontrola terenu wycinek powinna się odbyć najpóźniej na tydzień, przed planowanym usunięciem drzew. Nadzór przyrodniczy powinien być przeprowadzony przez specjalistę z odpowiednim doświadczeniem i udokumentowanym dorobkiem naukowym w zakresie ornitologii. Drzewa potencjalnie narażone na uszkodzenia, a nie przewidziane do usunięcia zostaną zabezpieczone na okres budowy poprzez szalunek z desek. Ponadto zobowiązano się do prowadzenia prac budowlanych w bliskim sąsiedztwie drzew w taki sposób aby nie dopuścić do przesuszania i uszkodzania systemu korzeniowego sugeruje się ręczne prowadzenie robót.

Zbiorowiska roślinne występujące w rejonie planowanych inwestycji to przede wszystkim skupiska roślinności pochodzenia antropogenicznego. Pod względem fitosocjologicznym jest to roślinność ruderalna, powstała pod wpływem działalności człowieka i jest odzwierciedleniem zmian ekologicznych i stopnia synantropizacji tych terenów. Fauna występująca na terenie inwestycji jest dosyć uboga ze względu na miejski charakter najbliższego otoczenia.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w obszarze planowanej inwestycji nie występują korytarze ekologiczne.

Z informacji przedłożonych przez Inwestora wynika, że w celu złagodzenia i zminimalizowania oddziaływania związanego z użytkowaniem drogi na budynek mieszkalny przy ul. Wyścigowej 11 wzdłuż północnej granicy pasa drogowego w km od 1+575 do 1+645 (na długości posesji 251/1, 231/2 i 232/1) zostanie zaprojektowana i wykonana przesłona roślinna z drzew i krzewów. Kompozycja zieleni wykonana zostanie w postaci nasadzeń drzew gatunków rodzimych (np. klon zwyczajny) w rozstawie ok. 5.0 m o obwodzie pnia ok. 20 cm na wys. 1.0 m i koronie rozwiniętej na wysokości co najmniej 2.0 m. Drzewa uzupełnione zostaną w dolnej partii żywopłotem formowanym o wysokości co najmniej 1.0 m w ilości ok. pięciu sadzonek na metr bieżący.



Planowane zadania realizowane będą w przekształconej antropogenicznie części miasta Lublin i nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze obszarów objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie przewiduje się aby inwestycja wpłynęła negatywnie na stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których powołano obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody. Planowana inwestycja ze względu na charakter nie zredukuje obszaru występowania kluczowych siedlisk przyrodniczych, nie zredukuje liczebności kluczowych gatunków i nie naruszy równowagi pomiędzy kluczowymi gatunkami, dla których wyznaczono obszary. Inwestycja nie będzie wywoływała oddziaływań, które mogłyby w sposób skumulowany wpływać na sieć obszarów Natura 2000. Ze względu na lokalizację planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na zachowanie spójności i integralności sieci ekologicznej Natura 2000.

Analizowane przedsięwzięcie nie zostało zaliczone do dróg znajdujących się w transeuropejskiej sieci drogowej. W związku z powyższym nie ma potrzeby analizowania wpływu planowanej inwestycji na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Z przedstawionej przez wnioskodawcę informacji wynika, że realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała wykorzystania zasobów naturalnych.

Na obszarze planowanej inwestycji nie występują obszary górskie, leśne, wybrzeża, obszary wodno-błotne, jeziora, sanatoria, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej.

Na terenie objętym Inwestycją nie występują obiekty wpisane do rejestru i ewidencji zabytków, stanowiska archeologiczne oraz dobra kultury współczesnej.

W bezpośrednim sąsiedztwie zadania I (lecz poza pasem drogowym) planowanego przedsięwzięcia występują obiekty wpisane do Gminnej Ewidencji Zabytków miasta Lublin:

- Zespół młyna, młyn, magazyn zbożowy oraz elewator na terenie zakładu Lubella, ul. Wrotkowska 1
- Sztab wojskowy, ul. Wrotkowska 1b
- Budynek produkcyjny północny, południowy oraz kotłownia na terenie Zakładów Przemysłu Tytoniowego, ul. Wrotkowska 2,
- Dom mieszkalny przy ul. Wrotkowskiej 2a.

Najbliższe zlokalizowane obiekty wpisane do rejestru zabytków dla zadania II to:

- Zespół dworkowo-parkowy znajdujący się w odległości ok. 850 m w kierunku północnym od terenu inwestycji, wpisany do rejestru pod znakiem A/815 .
- Budynek dawnego zajazdu „Murowaniec” znajdujący się w odległości ok 750 m w kierunku wschodnim od terenu inwestycji, wpisany do rejestru zabytków pod znakiem A/277.
- Rzymskokatolicki cmentarz parafialny przy ulicy Głuskiej znajdujący się w odległości ok. 700 m w kierunku wschodnim od terenu inwestycji, wpisany do rejestru zabytków pod znakiem A/946.
- Dwór w Dominowie znajdujący się w odległości ok 450 m w kierunku południowo-wschodnim od terenu inwestycji, wpisany do rejestru zabytków pod znakiem A/745.

W sąsiedztwie zadania III znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską:

- Budynek rafinerii, Budynek magazynu I, Budynek magazynu II, Dawny budynek mieszkalny urzędników cukrowni, Budynek dawnego zarządu Cukrowni „Lublin”,

Dawny pałacyk dyrektora, Park przy pałacyku dyrektora wraz z frontową częścią ogrodu (z wyłączeniem dziewięciu metalowych garaży, Budynek d. szkoły, biblioteki i ochronki, Pawilon d. sklepu Stowarzyszenia „Zgoda”, schrony - Lublin, ul. Krochmalna, Obiekty wpisane do rejestru zabytków pod nr A/1101,

- Figura z rzeźbą Matki Boskiej Niepokalanie Poczętej - Lublin, ul. Włociańska, Obiekt ujęty w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

W przypadku gdy inwestycja wkracza w obszar wpisany do rejestru zabytków, przed przystąpieniem do budowlanych robót w granicach w/w zabytków zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 roku, poz. 1446 ze zm.) należy uzyskać pozwolenie wojewódzkiego konserwatora zabytków, ponadto zgodnie z art. 32 ustawy odkryte w trakcie robót budowlanych lub ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przedstawiono informacje dotyczące wpływu planowanej inwestycji na klimat, z których wynika, że w związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia, w ramach którego odbywa się ruch pojazdów spalających paliwa, występują oddziaływania na klimat związane z emisjami gazów.

Ze względu na niewielką ilość pojazdów oddziaływania te mają stosunkowo małą skalę, a przez to ograniczony wpływ na klimat zarówno w aspekcie lokalnym, jak też globalnym.

Do podstawowych gazów cieplarnianych zostały zaliczone dwutlenek węgla, metan i podtlenek azotu. Substancjami, które przyczyniają się do tworzenia gazów cieplarnianych są również gazy prekursorowe w postaci tlenków azotu, tlenku węgla i dwutlenku siarki.

Spośród wymienionych substancji w opracowaniu wykonano obliczenia emisji dla  $\text{NO}_x$ , CO i dwutlenku siarki  $\text{SO}_2$ .

Emisja prekursorów gazów cieplarnianych wynika z ruchu samochodowego.

Przy emisji CO najważniejszym kryterium jest zużycie paliw i ich jakość. Postęp techniczny zmierzający do poprawy jakości paliw skoncentrowany jest na:

- zmniejszeniu emisji węglowodorów poprzez zmniejszenie prężności par składników paliwa,
- zmniejszeniu zawartości siarki w paliwach,
- zmniejszeniu zawartości węglowodorów aromatycznych (w tym benzenu),
- obniżeniu emisji tlenku azotu (stosowanie układów wielozaworowych, wzrost szybkości wtrysku paliwa, regulacja czasu wtrysku).

Zaostrzające się normy emisyjne dotyczące spalin są także czynnikiem stymulującym poprawę jakości paliw. Ponadto coraz częściej na drogach pojawiają się pojazdy z napędem hybrydowym. W efekcie, pomimo obserwowanego i spodziewanego wzrostu natężenia ruchu, wzrost emisji może nie nastąpić.

W związku z realizacją Inwestycji zajdzie konieczność wycinki części drzew, która spowoduje zniszczenia siedlisk zapewniających sekwestrację  $\text{CO}_2$ , jednak w ramach inwestycji przewiduje się nowe nasadzenia drzew i krzewów w związku z tym należy stwierdzić, że oddziaływanie będzie czasowe.

Z zapisów karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zmiany klimatyczne obserwowane w ujęciu całego kraju nie będą oddziaływały w sposób negatywny na funkcjonowanie planowanej Inwestycji.



Zgodnie z przedłożoną dokumentacją poważna awaria (w kontekście przedmiotowej inwestycji – wypadek drogowy), to zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia bądź zdrowia ludzi lub środowiska albo powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne.

Zagrożenie przedostawania się substancji niebezpiecznych do środowiska wodnego i gruntowo-wodnego może wystąpić, w wyniku wypadku z udziałem pojazdów transportujących takie substancje.

Trasy i sposób przewozu substancji niebezpiecznych regulowany jest specjalnymi przepisami. Służbami odpowiedzialnymi za zwalczanie katastrof ekologicznych są Służby Ratownictwa Chemicznego Państwowej Straży Pożarnej.

W aspekcie narażenia środowiska, wynikającego z awarii z udziałem substancji niebezpiecznych, rozpatrywany odcinek drogi może generować zagrożenia dla następujących elementów środowiska:

- Zagrożenie zdrowia lub życia (w rejonie zdarzenia).
- Gruntu (w rejonie zdarzenia);
- Wód powierzchniowych (w miejscach zrzutu do cieków naturalnych lub rowów melioracyjnych wraz z możliwością migracji zanieczyszczeń w dół zlewni);
- Wód podziemnych (w rejonie zdarzenia);

Sytuacje awaryjne, w wyniku, których mogą wystąpić zdarzenia kwalifikowane, jako poważne awarie mogą mieć miejsce zarówno na etapie budowy, jak i po oddaniu obiektu do eksploatacji. W okresie realizacji zagrożenie jest niewielkie, ograniczone ilościowo i jakościowo do materiałów pędnych pojazdów i maszyn roboczych. W okresie eksploatacji awaryjnemu uwolnieniu mogą ulec wszystkie substancje przewożone transportem drogowym.

Poważne awarie zalicza się do tzw. zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkadziesiąt lat lub rzadziej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia (zadanie I) prowadzone będą prace rozbiórkowe budynków mieszkalnych i gospodarczych kolidujących z projektowaną trasą przebiegu ulicy. Prace rozbiórkowe będą polegać na : rozbieraniu i demontowaniu istniejących budynków znajdujących się w granicach przedsięwzięcia. Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych należy odłączyć wszystkie sieci i media i zabezpieczyć ich końcówki. Wszystkie roboty rozbiórkowe będą przeprowadzone zgodnie z przepisami .

Przewiduje się rozbiórkę budynku według następującej kolejności:

- \* usunięcie sprzętów z pomieszczeń budynku, demontaż ościeżnic drzwiowych i okien /za pomocą drobnego sprzętu ręcznego mechanicznego/
- \* usunięcie warstw pokrycia dachu, obróbek blacharskich, rynien /za pomocą drobnego sprzętu ręcznego mechanicznego/
- \* rozbiórka stropodachu, ścian murowanych kondygnacji naziemnych, stropu i schodów betonowych, złożenie gruzu na odkład /przy pomocy sprzętu mechanicznego, młotów, kilofów/
- \* rozebranie ścian fundamentów, składowanie gruzu na odkładzie /cięcie przecinarką elementów betonowych, demontaż, przy pomocy sprzętu mechanicznego/

- \* segregacja i uporządkowanie odpadów i złożenie ich na odkład odpadów
- \* wywóz wszystkich elementów gruzu i elementów z rozbiórki na składowisko
- \* uporządkowanie terenu, wyplantowanie terenu i obsianie trawą.

Ze względu na położenie, skalę inwestycji oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

Zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 Kpa (wniosek inwestora z dnia 17 października 2016 r.) Ustalenie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uzasadnione jest ważnym celem inwestycji, jakim jest przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia mieszkańców Lublina związana z budową przedmiotowego przedsięwzięcia przy jednoczesnym podniesieniu komfortu podróżnych. Budowa przedsięwzięcia wpłynie na parametry opisane powyżej, a budowa nowych nawierzchni drogowych oraz zmiana istniejących nawierzchni, realizacja chodników, ścieżek rowerowych spowoduje bezpieczeństwo ruchu pieszych. Budowa kanalizacji deszczowej, sanitarnej i wodociągowej pozwoli na poprawę nie tylko sytuacji środowiska gruntowo – wodnego w analizowanym terenie, ale wpłynie bezpośrednio na komfort życia mieszkańców Lublina. Realizacja nowych odcinków ulic oraz skrzyżowań drogowych, położenie nowych nawierzchni bitumicznych na drogach istniejących wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu powodowanego ruchem poruszających się pojazdów, na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Organ rozstrzygający przeprowadził przedmiotowe postępowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi jego uprawnienia, jak i w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

W niniejszej decyzji uwzględniono wymagania dotyczące zawartości decyzji określone w art. 107 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz określone w art. 84 i art. 85 ust.1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r.

Zgodnie z art. 84 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008r. w niniejszej decyzji, tutejszy organ określił warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i c oraz nałożył obowiązek wykonania działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny udział w toku postępowania. Strony były informowane o przysługujących im prawach w formie obwieszczeń i miały możliwość zapoznania się z całokształtem zebranego w sprawie materiału dowodowego.

Niniejsza decyzja nie zwalnia od obowiązku uzyskania innych decyzji i zezwoleń wymaganych przez przepisy prawa.



W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

#### Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art.84 ust.2 ustawy ooś.



Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Lublinie

*dr Jerzy Krzyszycha*  
Zastępca Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Lublinie

#### Otrzymują:

1. Inwestor – Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie  
ul. Krochmalna 13J; 20-401 Lublin
2. Pozostałe strony zgodnie z art.49 kpa
3. A/a.

#### Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie  
ul. 3 Maja 4; 20-078 Lublin
2. Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Krakowie  
ul. Odrowąża 7; 30-901 Kraków





WOOŚ.4210.19.2016.KPR

Lublin, dnia 6 kwietnia 2017 r.

**Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie  
z dnia 6 kwietnia 2017 r. znak: WOOŚ.4210.19.2016.KPR**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy 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 2016 r., poz.353 ze zm.)**

Przedmiotem inwestycji jest „Budowa i przebudowa DW 835 w Lublinie na odcinkach: od granicy miasta do skrzyżowania ul Abramowickiej z ul Sadową, od skrzyżowania ul. Kunickiego z ul Dywizjonu 303 do ul Wrotkowskiej wraz z budową skrzyżowania z DW 830” obejmująca zadanie I, zadanie II i zadanie III:

**ZADANIE I:**

„Budowa nowego odcinka drogi łączącej ul Kunickiego z ul Wrotkowską w Lublinie wraz z budową bezkolizyjnego skrzyżowania z bocznica kolejową”.

Przedmiotem inwestycji jest kompleksowa budowa i rozbudowa nowego połączenia dróg w ciągu ulic Wrotkowskiej, Wyścigowej i Dywizjonu 303 w Lublinie na odcinku od skrzyżowania z ul Inżynierską do skrzyżowania z ul Kunickieg.

W wyniku planowanego przedsięwzięcia nastąpi budowa łącznika - ul „nowoprojektowanej” o długości 1755 m.

Planowane prace inwestycyjne obejmą również:

- budowę bezkolizyjnego skrzyżowania z bocznica kolejową w rejonie ul. Wrotkowskiej (w formie wiaduktu / tunelu),
- rozbudowę odcinka ul. Smoluchowskiego i ul. Wojennej (w związku z budową skrzyżowań tych ulic z ul „nowoprojektowaną”), budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę kanalizacji sanitarnej i wodociągowej,
- budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach
- przebudowę pozostałych sieci istniejącego uzbrojenia terenu będących w kolizji z planowanym zagospodarowaniem terenu,
- rozbiórkę budynków mieszkalnych i gospodarczych kolidujących z projektowaną trasą przebiegu ulicy,
- przebudowę istniejących kanałów sanitarnych i przyłączy w pasie drogowym na odcinku od ul. Kunickiego łącznie z terenem wojskowym.

Orientacyjne zestawienie powierzchni zabudowy poszczególnych elementów przeznaczonych do wykonania w ramach niniejszej inwestycji przedstawia się następująco:

- bitumiczna jezdnia ulic- ok.41350 m<sup>2</sup>,
- zatoki autobusowe z betonu cementowego – ok. 900 m<sup>2</sup>,
- chodniki z kostki betonowej – ok. 10470 m<sup>2</sup>,
- bitumiczne ścieżki rowerowe – ok. 8830 m<sup>2</sup>,
- zieleńce – ok. 23520 m<sup>2</sup>,

- krawężniki – ok. 8670 m,
- obrzeża chodnikowe – ok. 7640 m,
- separator ścieżki rowerowej – ok. 3120 m,
- ściany oporowe wiaduktu – ok. 570 m,
- tunel toru kolejowego – ok. 140 m.

## **ZADANIE II:**

„Rozbudowa ul Abramowickiej w Lublinie na odcinku od ulicy Sadowej do granicy miasta”  
Inwestycja obejmuje kompleksową rozbudowę ulicy Abramowickiej od skrzyżowania na odcinku od ul. Sadowej (z wyłączeniem rejonu skrzyżowania) od wysokości zjazdu na teren stacji energetycznej „Abramowice” do południowej granicy miasta Lublina na odcinku od km 0+000 do km 2+427.

W ramach inwestycji zostaną wykonane:

- bitumiczna jezdnia ul Abramowickiej o szerokości od 13,0 m w przekroju typowym do 19,0 m w rejonie wlotu na skrzyżowanie (jezdnia poszerzona o pas do skrótu w lewo oraz azyl dla pieszych i rowerzystów) - na całym odcinku objętym opracowaniem o długości ok. 2427 m,
- obustronne bitumiczne dwukierunkowe ścieżki rowerowe o szerokości 2,0 m na całej długości drogi,
- obustronne chodniki dla pieszych o szerokości od 1,4 do 4,5 m zlokalizowane bezpośrednio przy ścieżkach rowerowych na całej długości drogi,
- zatoki autobusowe z kostki betonowej o szerokości 3,0 m i długości peronu 20,0 m o normatywnych skosach 1:8 i 1:4 wraz z peronami z kostki betonowej o szerokości do 4.5 - łącznie 10 sztuk,
- zjazdy na posesje o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości od 4,0 do 7,0 m i długości od krawędzi jezdni do granicy pasa drogowego,
- bitumiczne wloty dróg bocznych - ul Podleśnej, ul. Strojnowskiego, ul Powojowej i ul. Odległej o szerokości od 6,0 do 10,5 m wyposażone w jednostronne lub obustronne chodniki dla pieszych z kostki betonowej o szer. 2.0 m,  
pętla nawrotowa dla autobusów komunikacji miejskiej - jezdnia bitumiczna o długości ok 90 m i szerokości od 4,5 do 5,0 m oraz zatoki postojowe o szerokości 3,5m wykonane z kostki betonowej,  
dwie zatoki postojowe dla samochodów osobowych o łącznej długości ok 70 m i głębokości 5.0 m zlokalizowane wzdłuż drogi dojazdowej przez pętlę nawrotową

W ramach inwestycji dojedzie do budowy i przebudowy infrastruktury technicznej znajdującej się w obrębie przedsięwzięcia, tj.:

- budowy oświetlenia ulicznego ul. Abramowickiej, pętli nawrotowej oraz skrzyżowań z drogami bocznymi,
- budowy sieci odwodnienia deszczowego ulicy Abramowickiej wraz z odprowadzeniem wody deszczowej do rzeki Czarniejówki po uprzednim podczyszczeniu,
- budowa sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej wraz z przyłączami,
- budowy kanału technologicznego na całej długości odcinka projektowanej drogi,
- przebudowy i zabezpieczenia istniejącej infrastruktury podziemnej i napowietrznej (sieci energetyczne, teletechniczne, gazowe, wodociągowe i sanitarne).



### **ZADANIE III:**

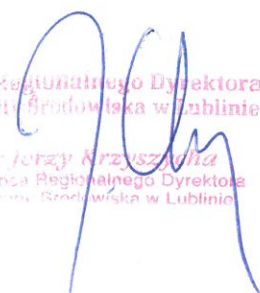
„Budowa skrzyżowania ul. Diamantowej w Lublinie z projektowanym przedłużeniem ul. Lubelskiego Lipca '80 oraz ul. Krochmalną, polegającą m.in. na budowie ciągu ulic Krochmalna-Diamantowa obiektu inżynierskiego: estakady - nad skrzyżowaniem przebudowie ul. Krochmalnej - od skrzyżowania z ul. Diamantową w kierunku rzeki Bystrzycy oraz w kierunku ul. Betonowej, przebudowie odcinka ul. Diamantowej - od skrzyżowania z ul. Krochmalną w kierunku wiaduktu kolejowego”.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę układu drogowego ulicy Krochmalnej i Diamantowej wraz ze skrzyżowaniem na odcinku od obiektu mostowego nad rzeką Bystrycą do obiektu mostowego pod linią PKP - budowę dwupoziomowego skrzyżowania z wyspą centralną (węzła) na przecięciu ulicy Diamantowej, Krochmalnej i Lubelskiego Lipca '80. Nowy odcinek ulicy Diamantowa - Krochmalna będzie posiadał długość ok 460 m Nowy odcinek ulicy Krochmalna - Diamantowa zostanie skierowany estakadą ponad skrzyżowaniem z wyspą centralną. W związku z tym projektuje się obiekt z dojazdami od ul. Krochmalnej o przekroju z dwiema jezdniami po dwa pasy ruchu w każdą stronę szerokości 3,5 m każdy, z zawężeniem do jednego pasa w każdą stronę w rejonie włączenia łącznic przy ul. Diamantowej w rejonie przejazdu pod obiektem kolejowy. Projekt przewiduje budowę dwóch łącznic (przebiegających wzdłuż ul. Krochmalna - Diamantowa) o długości ok 485 m i 430 m i szerokości 8,0 m, z zawężeniem do jednego pasa w rejonie włączenia w ul. Krochmalną przy rzece Bystrzycy Wokół całego układu węzła przewiduje się budowę układu ścieżek rowerowych wraz z chodnikami,
- budowę przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80 na odcinku od projektowanego skrzyżowania z ul. Diamantową i Krochmalną w kierunku skrzyżowania z ul. Cukrowniczą - do km 0+138,22 (granica zadania). Dojazd będzie posiadała przekrój dwujezdniowy, o dwóch pasach ruchu i buspasie w każdą stronę. Szerokość każdej z jezdni wynosi 10,5 m Po północnej stronie ulicy Lubelskiego Lipca '80 zlokalizowana będzie dwukierunkowa ścieżka rowerowa szerokości 2,5 m oraz chodnik szerokości 2,0 m,
- przebudowę (zamknięcie przejazdu dla ruchu ogólnego) wlotu ul. Krochmalnej na skrzyżowaniu z ul. Diamantową wraz z przebudową odcinka jezdni na długości ok. 134 m., polegająca na zawężeniu jezdni (od strony północnej) do dwóch pasów o łącznej szerokości 7,0 m, oraz wykonaniu pasa postojowego po stronie południowej. Projekt przewiduje również budowę placu do zawracania na końcu odcinka ogólnodostępnego z możliwością przejazdu łącznikami do układu drogowego skrzyżowania z ul. Diamantową dla pojazdów uprzywilejowanych oraz służb technicznych
- budowę łączników pomiędzy ul. Krochmalną, a ul. Diamantową dla potrzeb komunikacji trolejbusowej oraz pojazdów uprzywilejowanych i służb technicznych Projekt przewiduje budowę dwóch łączników; jeden o szerokości 4,5 m i długości ok. 47 m (w stronę ul. Diamantowej) oraz drugi szerokości 5,5 m i długości ok. 83 m (w stronę ul. Cukrowniczej),
- budowa ciągów rowerowych. W ramach zadania projekt przewiduje budowę ok. 3300 m<sup>2</sup> nawierzchni ciągów rowerowych o nawierzchni z betonu asfaltowego co daje długość ok. 1380 m., przy założeniu, że dwukierunkowe ścieżki rowerowe będą posiadały szerokość 2,5 m natomiast ścieżki jednokierunkowe szerokość 1,5 m,

- budowa chodników. W ramach zadania projekt przewiduje budowę ok. 3650 m<sup>2</sup> nawierzchni chodników (w tym peronów autobusowych) o nawierzchni z kostki betonowej co daje średnią długość ok. 1820 m., przy założeniu, że chodniki będą posiadały szerokość 2,0 m,
- budowa trzech zatok autobusowych, o łącznej długości peronów 120 m. Szerokość zatok autobusowych wynosi 3,00 - 3,50 m. Zatoki zlokalizowane są na wylotach łącznic na skrzyżowaniu z wyspą centralną oraz na wylocie Lubelskiego Lipca '80,
- budowa zjazdów do posesji o konstrukcji z kostki betonowej lub bitumiczne o szerokości od 3,5 - 7,0 m i długości do krawędzi granicy pasa drogowego,
- budowę obiektu inżynierskiego - wiaduktu w ciągu ul. Krochmalna - Diamentowa nad projektowanym skrzyżowaniem z wyspą centralną. Długość całkowita obiektu wynosi 89,80 m, szerokość 19,20m,
- budowę konstrukcji oporowych z gruntu zbrojonego na dojazdach do wiaduktu,
- budowę systemu odwodnienia drogi,
- przebudowę infrastruktury technicznej podziemnej i napowietrznej,
- budowę sygnalizacji świetlnej.

Przedmiotem projektu jest budowa i przebudowa odcinków drogi wojewódzkiej nr 835, która będzie wyprowadzała ruch z centrum Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego i kierowała go na obwodnicę Miasta Lublin – poprzez węzły: Konopnica, Zadębie i Felin.

  
 p. Regionalnego Dyrektora  
 ul. Białostocka w Lublinie  
 dr Jerzy Krzysztof  
 Regionalnego Dyrektora  
 ul. Białostocka w Lublinie