



Prezydent Miasta Lublin

Urząd Miasta Lublin
Wydział Ochrony Środowiska
Niniejszym stwierdzam, że decyzja
z dnia 03.02.2011 r. Nr OŚ.III.7624-85/10
jest ostateczna i podlega wykonaniu.
09.05.2011
Władysław Piątkowski
Dyrektor



Pl. Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin, tel.: 81 466 2000, fax: 81 466 2001
e-mail: prezydent@lublin.eu, www.um.lublin.eu

OŚ.OŚ.III.7624-85/10

W PŁY N Ę Ł O
L.dz. 258

Lublin, dnia 03.02.2011 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 77 ust. 1, art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), w związku z art. 104, art. 107 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Lublin z dnia 02.06.2010 r. i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

orzekam:

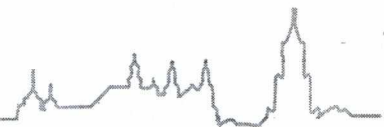
- I. Określić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19.
- II. Nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

1.1. Planowana inwestycja polegać będzie na budowie drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19. Analizowany odcinek drogowy zlokalizowany jest w województwie lubelskim na obszarze gminy: Lublin i Jastków. Przedsięwzięcie obejmuje odcinek al. Solidarności od al. Warszawskiej wraz z rozplotem ruchu na drogę zbiorczo-rozprowadzającą, zespołem połączonych węzłów drogowych na przecięciu al. Solidarności z al. Warszawską i węzłem „Sławin” oraz odcinek od węzła „Sławin” do granicy miasta i od granicy miasta na terenie Gminy Jastków do węzła „Dąbrowica”. Łączna długość rozbudowywanego odcinka drogi wynosić będzie około 5,8 km.

W ciągu projektowanego odcinka drogi zostaną wybudowane następujące obiekty inżynierskie:

- wiadukt czteroprzęsłowy w ciągu ul. Głównej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”,
- wiadukt czteroprzęsłowy w ciągu ul. Mgielnej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”,
- wiadukt w ciągu al. Warszawskiej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”,
- dwie estakady w ciągu drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” nad



- rzeką Czechówką ,
- estakada dla łącznicy wyjazdowej węzła „Sławin” w kierunku Warszawy (Ł2),
 - estakada dla łącznicy dojazdowej do węzła „Sławin” od al. Warszawskiej (Ł3),
 - most nad rzeką Czechówką dla łącznicy wyjazdowej z al. Warszawskiej w kierunku węzła „Sławin” (Ł6),
 - most nad rzeką Czechówką dla łącznicy wjazdowej (od strony centrum) nad al. Warszawską (Ł5),
 - kładka nad rzeką Czechówką dla ciągu pieszo–rowerowego (CPR1).

Szczegółową charakterystykę planowanego przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

2.1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

2.1.1. Zorganizować place budowy wraz z zapleczem i drogami technologicznymi w sposób ograniczający do minimum zajęcie terenu, a po zakończeniu prac teren uporządkować.

2.1.2. Na terenie placu budowy magazyny, składy materiałów i bazy transportowe lokalizować w miarę możliwości w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.

2.1.3. Minimalizować negatywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego, szczególnie w obrębie zabudowy mieszkalnej.

2.1.4. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza na etapie budowy należy:

- unikać składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy,
- materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający emisję pyłów,
- prace ziemne związane z budową drogi należy prowadzić w sposób eliminujący nadmierne pylenie,
- plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów,
- do podbudowy należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, ograniczając do minimum mieszanie kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy.

2.1.5. Zorganizować zaplecza budowy w sposób nie powodujący zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego (tj. uszczelnić place postojowe dla maszyn i środków transportu, składy materiałów budowlanych i parkingi dla pracowników oraz powierzchnie przeznaczone do gromadzenia odpadów np. zanieczyszczonych gruntów).

2.1.6. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowych roboty budowlane należy prowadzić w porze dziennej.

2.1.7. Bazy zapleczy technicznych lokalizować w odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów szczególnie wrażliwych w tym doliny rzeki Czechówki, strefy ochrony pośredniej komunalnego ujęcia wody „Sławinek”.

2.1.8. Po zakończeniu prac budowlanych tereny sąsiadujące z inwestycją przywrócić do stanu pierwotnego. Drogi dojazdowe do placu budowy należy w miarę możliwości wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

2.1.9. Prace budowlane należy prowadzić z zachowaniem ich etapowości, tak aby nie zamykać tras wędrówek zwierząt.

2.1.10. Wody pochodzące z odwodnienia placów i wykopów budowlanych podczyszczać w osadnikach przed zrzutem do cieków naturalnych.

2.1.11. Ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach odbieranych przez



uprawnione podmioty.

2.1.12. Maszyny i urządzenia na placu budowy należy sytuować w sposób minimalizujący możliwość nakładania się na siebie ponadnormatywnych poziomów hałasu, w celu dotrzymania standardów jakości środowiska obszarów chronionych akustycznie.

2.1.13. Wszelkie prace na etapie realizacji inwestycji winny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej. Jałową pracę silników należy ograniczyć do minimum, a w miarę możliwości należy stosować sprzęt wyposażony w silniki elektryczne.

2.1.14. Masy ziemne spełniające standardy jakości gleby i ziemi powinny zostać w pierwszej kolejności wykorzystane przy realizacji, do robót ziemnych.

2.1.15. Masy bitumiczne należy transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu. Należy przykrywać skrzynie ładunkowe pojazdów transportujących materiały sypkie, a w celu ograniczenia zjawiska pylenia wtórnego należy ograniczyć prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy oraz w miarę możliwości zraszać wodą plac budowy.

2.1.16. Ze względu na lokalizację planowanej inwestycji należy dołożyć wszelkich starań aby zminimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze na etapie budowy.

2.1.17. Należy oszczędnie korzystać z terenu, w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Plac budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych oraz przeszkolić pracowników w zakresie ich stosowania.

2.1.18. Monitorować wszystkie wycieki zanieczyszczeń ropopochodnych, które mogą wystąpić w trakcie prowadzenia prac, jako zdarzenie awaryjne.

2.1.19. Roboty należy prowadzić w okresach o niskich stanach wód gruntowych i niskich opadach atmosferycznych.

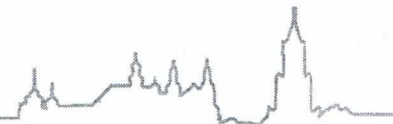
2.1.20. Należy zachować szczególną ostrożność przy realizacji planowanego przedsięwzięcia w dolinie rzeki Czechówki (km 142+310-142+800 i km 143+540 – 144+640) oraz w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody „Sławinek” (tj. od km 142+095 - 142+715, od km 143+500 - 143+740, ul. Główna od km 0+354 – 0+454, ul. Mgielna od km 0+285 – 0+387), z uwagi na duże zróżnicowanie głębokości zalegania czwartorzędowych wód podziemnych oraz dużą wrażliwość środowiska gruntowo-wodnego na zanieczyszczenia antropogeniczne.

2.1.21. Prace odmuleniowe i regulacyjne w korycie rzeki Czechówki należy prowadzić w sposób nie powodujący zmian przepływów rzeki oraz zanieczyszczenia wód.

2.1.22. Prace w obrębie doliny rzeki Czechówki oraz korytarzy migracyjnych płazów, to jest na odcinakach od km 142+250 do km 142+800 oraz od km 143+500 do km 143+800 oraz w sąsiedztwie cieków zlokalizowanego na południe od węzła Sławin, związane ze zmianą struktury gleby, należy prowadzić poza okresem wędrówek sezonowych płazów tzn. poza okresem 1 marca – 1 maja oraz 1 września – 30 października.

2.1.23. Prace w obrębie koryta rzeki Czechówka, związane z przełożeniem jej koryta na odcinkach od 6+058 km rzeki do 6+252 km rzeki oraz od 7+026 km rzeki do 7+676 km rzeki oraz prace związane z przełożeniem cieków spod Konopnicy, należy prowadzić w okresie od września do lutego, zgodnie z harmonogramem robót. Należy ograniczyć do minimum prace związane z zaburzeniem przepływu i zmętnieniem wody w rzece.

2.1.24. Podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć plac robót (siatką lub płótkami w sposób, który uniemożliwi zwierzętom swobodne przemieszczanie się pod ogrodzeniem), tak aby unikać tworzenia pułapek dla zwierząt.



głównie płazów i małych ssaków. Zwierzęta, które zostaną znalezione na placu budowy należy szybko i bezpiecznie przenieść na teren nieobjęty pracami, który stanowi ich naturalne środowisko. Siatką należy ograniczyć odcinki drogi od km 142+250 do km 143+800.

2.1.25. Odpady powstające podczas realizacji należy segregować i gromadzić w pojemnikach lub miejscach do tego przeznaczonych oraz zapewnić ich systematyczny odbiór przez uprawnionych odbiorców. Odpady niebezpieczne oddzielać od obojętnych i przekazywać specjalistycznym firmom.

2.1.26. Należy stosować takie surowce i produkty, a roboty należy ograniczyć do takiego stopnia, by zminimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.

2.1.27. Usuwanie wyrobów zawierających azbest z budynków przeznaczonych do wyburzenia w związku z realizacją przedsięwzięcia oraz sposób postępowania z odpadami zawierającymi azbest powinien odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. z 2004 r., Nr 71, poz. 649).

2.1.28. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od końca lutego do początku września).

2.1.29. Drzewa nie przeznaczone do wycięcia, które mogą być narażone na zniszczenie w wyniku prowadzonych prac należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Pojedyncze drzewa należy zabezpieczać przez owinięcie pnia matami słomianymi lub zużytymi oponami samochodowymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Drzewa mogą być także otoczone płotem z żerdzi i desek o wymiarach 2x2 m. Grupy drzew muszą być zabezpieczone płotem o minimalnej wysokości 150 cm. Należy unikać prowadzenia prac w strefie korzeniowej drzew. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej należy wykonywać ręcznie poza okresem wegetacyjnym. Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczeń drzew.

2.1.30. W strefie do 10 m od pni drzew nie mogą być lokalizowane place składowania materiałów budowlanych oraz drogi dojazdowe do placu budowy.

2.1.31. Mając na uwadze możliwość odkrycia nowych zabytków w obrębie planowanej inwestycji należy wykonać badania przedinwestycyjne w zakresie weryfikacji powierzchniowych badań AZP oraz wykopaliskowych badań ratowniczych na stanowiskach zlokalizowanych w pasie zajęty pod inwestycję. Dla wszystkich prac ziemnych w ramach realizacji inwestycji zapewnić nadzór archeologiczny. Na całym obszarze objętym inwestycją, w przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy i zabytków ruchomych prace należy wstrzymać w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych, polegających na zadokumentowaniu odkryć i wyeksplorowaniu obiektów w całości.

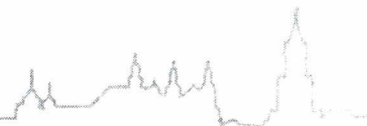
2.2. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy:

2.2.1. Zapewnić ochronę akustyczną na obszarach chronionych wykonując ekrany akustyczne.

2.2.2. W celu minimalizacji oddziaływania emisji wprowadzanych do powietrza w wyniku ruchu drogowego na jakość powietrza należy wykonać nasadzenia zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków odpornych na zanieczyszczenia powietrza w miejscach bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej z projektowaną trasą.

2.2.3. Aby zrekompensować wycinkę drzew i krzewów oraz poprawić estetykę krajobrazu zaleca się wykonanie dodatkowych nasadzeń.

2.2.4. Aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni należy planować nasadzenia zieleni jak najdalej



umieszczawiane od drogi, ponadto należy je tworzyć z rodzimych gatunków krzewów i drzew. Preferowane są gatunki liściaste, gdyż w mniejszym stopniu przyciągają ptaki, niż gatunki iglaste.

2.2.5. W celu ograniczenia śmiertelności, w okresie pozalęgowym należy usuwać spontaniczną roślinność krzewiastą i drzewiastą w pobliżu drogi, gdyż jest ona bardziej atrakcyjna jako miejsce lęgowe i żerowiskowe dla ptaków w porównaniu do sztucznych nasadzeń zieleni.

2.2.6. W celu ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami akustycznymi należy montować ekrany nieprzeźroczyste (z wyjątkiem miejsc, gdzie budowa ekranu przezroczystego jest uzasadniona bezpieczeństwem ruchu drogowego lub komfortem życia mieszkańców). W przypadku montowania ekranów przeźroczystych należy zastosować na nich nadruk w formie pasów lub inne rozwiązania skutecznie minimalizujące zderzenia się ptaków z ekranami.

2.2.7. Prowadzić właściwą eksploatację urządzeń odprowadzających wody opadowe (utrzymywać w dobrym stanie rowy przydrożne) oraz urządzeń oczyszczających wody opadowe (separatory, osadniki), dokonywać okresowych przeglądów urządzeń oczyszczających - co najmniej 2 razy w roku, po intensywnych opadach deszczu.

2.2.7. Należy ograniczyć stosowanie chemicznych środków do zimowego utrzymania dróg, zastępując je środkami przyjaznymi środowisku (np. piasek).

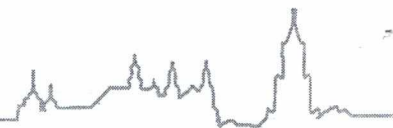
2.2.9. W fazie eksploatacji należy prowadzić pielęgnację zieleni przydrożnej. Prace pielęgnacyjne związane z usuwaniem drzew i krzewów oraz ich podcinaniem należy prowadzić poza okresem aktywności rozrodczej ptaków tj. w okresie od 1 września do 1 marca. W przypadku ubytków należy określić ich przyczynę i dokonać właściwych uzupełnień w okresie wiosennym lub jesiennym.

2.2.10. W celu zmniejszenia efektu bariery należy wykonać przejścia dla zwierząt małych i płazów, które zapewnią im swobodne przemieszczanie się w poprzek drogi.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

3.1. W projekcie budowlanym uwzględnić budowę ekranów akustycznych o orientacyjnej lokalizacji:

- od km 0+687 do km 0+987, strona prawa drogi, długość 300 m, wysokość 7 m, rodzaj zielona ściana,
- od km 142+326 do km 142+361, strona prawa drogi, długość 34 m, wysokość 6 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 142+371 do km 142+514, strona prawa drogi, długość 147 m, wysokość 6 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 142+505 do km 142+691, strona prawa drogi, długość 185 m, wysokość 6 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 142+691 do km 143+003, strona prawa drogi, długość 320 m, wysokość 3 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 0+244 do km 0+441, strona prawa drogi, długość 193 m, wysokość 7 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 0+331 do km 0+400, strona prawa drogi, długość 225 m, wysokość 4 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 143+600 do km 143+756, strona prawa drogi, długość 225 m, wysokość 4 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 0+026 do km 0+248, strona prawa drogi, długość 114 m, wysokość 6 m, rodzaj - zielona ściana,
- od km 144+025 do km 144+426, strona prawa drogi, długość 394 m, wysokość 6 m,



- rodzaj – zielona ściana,
- od km 144+431 do km 144+505, strona prawa drogi, długość 72 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 144+524 do km 144+640, strona prawa drogi, długość 114 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 140+711 do km 140+840, strona lewa drogi, długość 129 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 140+840 do km 140+881, strona lewa drogi, długość 40 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 0+412 do km 0+436, strona lewa drogi, długość 24 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 0+497 do km 0+529, strona lewa drogi, długość 33 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 0+148 do km 0+185, strona lewa drogi, długość 41 m, wysokość 7 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 0+009 do km 0+142, strona lewa drogi, długość 130 m, wysokość 5 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 0+678 do km 0+788, strona lewa drogi, długość 109 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 141+985 do km 142+347, strona lewa drogi, długość 365 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 142+377 do km 142+662, strona lewa drogi, długość 283 m, wysokość 5 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 142+774 do km 142+907, strona lewa drogi, długość 446 m, wysokość 5 m, rodzaj – przezroczysty,
- od km 0+184 do km 0+500, strona lewa drogi, długość 446 m, wysokość 5 m, rodzaj – przezroczysty,
- od km 143+232 do km 143+324, strona lewa drogi, długość 90 m, wysokość 7 m, rodzaj – przezroczysty,
- od km 0+857 do km 1+061, strona lewa drogi, długość 206 m, wysokość 7 m, rodzaj – przezroczysty,
- od km 0+013 do km 0+205, strona lewa drogi, długość 190 m, wysokość 6 m, rodzaj – przezroczysty,
- od km 0+474 do km 0+642, strona lewa drogi, długość 170 m, wysokość 7 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 0+000 do km 0+474, strona lewa drogi, długość 474 m, wysokość 6 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 144+405 do km 144+465, strona lewa drogi, długość 61 m, wysokość 5 m, rodzaj – zielona ściana,
- od km 144+470 do km 144+640, strona lewa drogi, długość 171 m, wysokość 5 m, rodzaj – zielona ściana.

W uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długości ekranów akustycznych $\pm 10\%$ ich długości, przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska.

3.2. Zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej na terenie miasta Lublin, w tym w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody „Sławinek”.

3.3. Przewidzieć powierzchniowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych na terenie gminy Jastków, za pośrednictwem rowów przydrożnych i zbiorników infiltracyjno-odparowujących.

3.4. Przewidzieć uszczelnienie nowego odcinka koryta rzeki Czechówki (od ul. Głównej do stawu w skansenie), celem zapobieżenia infiltracji wody powierzchniowej do wód



podziemnych.

3.5. Parametry przełożonego koryta rzeki Czechówki i ciekę spod Konopnicy dostosować do parametrów istniejącego koryta, w sposób nie powodujący zmian przepływów rzeki, z zachowaniem naturalnych krzywizn.

3.6. Wody opadowe i roztopowe z części trasy przebiegającej przez strefę ochrony pośredniej ujęcia „Sławinek” należy odprowadzać do rzeki Czechówki poniżej ww. ujęcia.

3.7. Należy opracować projekt likwidacji studni nr 4a zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa geologicznego oraz opracować dokumentację na wykonanie studni zastępczej, w miejscu uzgodnionym z administratorem ujęcia wody.

3.8. Zaprojektować przebudowę rurociągu zbiorczego DN350 ze studni w miejscu przejścia przez pas drogowy (rejon studni nr 4a).

3.9. Zapewnić bezpośredni dojazd najkrótszą trasą pomiędzy stacją pomp ujęciem (studnie nr 5-7a) dla służb patrolowych.

3.10. Przewidzieć bezpośredni dojazd sprzętu ciężkiego do istniejących i projektowanych układów oczyszczania wód opadowych (separatory).

3.11. Parametry obiektów mostowych prowadzonych przez rzekę Czechówkę powinny pozwolić na bezkolizyjne przeprowadzenie wielkich wód.

3.12. Lokalizacja nasadzeń powinna być opracowana na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej i powinna uwzględniać szczegółowe rozwiązania drogowe (w tym dostępność terenu), zalecenia wynikające z bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwarunkowania wynikające z emisji zanieczyszczeń do powietrza. Nie należy wprowadzać gatunków mogących stanowić zagrożenie dla rodzimej flory (gatunki pochodzenia obcego, mające charakter inwazyjny, których wprowadzenie spowoduje negatywne oddziaływanie na siedliska znajdujące się w rejonie inwestycji). Aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni, należy zrezygnować z nasadzeń gatunków, które posiadają owoce, będące pokarmem dla ptaków.

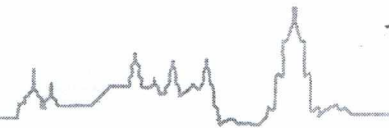
3.13. W celu minimalizacji wpływu projektowanej drogi na ciągłość obszarów siedliskowych i korytarzy ekologicznych należy wykonać przejścia dolne zwierząt: km 142+344 – most MD3, przejście dla zwierząt zespolone z ciekim - rzeka Czechówka, km 0+401 – kładka dla pieszych, przejście dla zwierząt zespolone z ciekim – rzeka Czechówka.

3.14. Wszelkie prace terenowe związane z regulacją i przełożeniem koryta Czechówki należy prowadzić w okresie od końca września do początku marca. W pierwszej kolejności należy przygotować nowy fragment koryta, odpowiednio go zabezpieczyć, a następnie wprowadzić wody Czechówki. Kształtując nowe koryto należy przyjąć parametry zbliżone do koryta naturalnego na odcinku przekładanym, w celu uzyskania zbliżonej do naturalnej prędkości przepływu. Ziemię pochodzącą z wykopu nowego koryta należy składować a następnie wykorzystać do rekultywacji starego koryta. Prace te należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.

3.15. Po zakończeniu etapu realizacji prac w dolinie rzeki należy rozebrać tymczasowe drogi dojazdowe oraz materace drewniane, a teren doprowadzić do stanu sprzed realizacji inwestycji.

3.16. Projekt powinien zawierać rozwiązania techniczne gwarantujące ochronę obiektów przed niekorzystnym oddziaływaniem przedmiotowej inwestycji, a także ochronę walorów przestrzenno-krajobrazowych zabytku, zgodnie z wymaganiami Lubelskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia



poważnych awarii:

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do instalacji stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Dla przedsięwzięcia nie zachodzi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

6. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

Z postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania będzie zależna od wyników przeprowadzonej analizy akustycznej zgodnie z pkt 9 sentencji decyzji.

7. Z oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia wynika potrzeba realizacji działań dotyczących zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

7.1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia zostanie zrealizowany poprzez uwzględnienie warunków i wymogów określonych w pkt 2 i 3 sentencji niniejszej decyzji.

7.2. Monitoring oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi w tym zakresie (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392).

7.3. Monitoring oddziaływania przedsięwzięcia na jakość powietrza.

Należy wykonywać jednogodzinne pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu w punktach pomiarowych usytuowanych w obrębie skrzyżowań. Częstotliwość pomiarów powinna wynosić minimum dwa razy w ciągu roku.

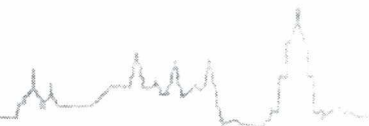
7.4. Monitoring w zakresie dotyczącym emisji hałasu należy prowadzić zgodnie z zalecaną metodyką referencyjną w następujących punktach pomiarowych:

- km 142+115 (receptor nr 5),
- km 143+895 (receptor nr 11),
- km 144+078 (receptor nr 12),
- km 144+283 (receptor nr 13),
- km 144+370 (receptor nr 15).

7.5. Monitoring w zakresie jakości wód opadowych wprowadzanych do rzeki Czechówki w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody "Sławinek" dla m. Lublina wylotami nr 1 i nr 2 – badania w zakresie zawartości: zawiesin ogólnych, substancji ropopochodnych, ołowiu, kadmu i chlorków należy prowadzić 2 razy w roku (tj. wiosną i jesienią po intensywnych opadach).

8. Wymogi w zakresie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko

Nie przewiduje się potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.



9. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem tego przedsięwzięcia oraz w celu oceny skuteczności nałożonych działań minimalizujących. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

9.1. W zakresie emisji do powietrza analizę porealizacyjną należy wykonać poprzez jednogodzinne pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu w punktach pomiarowych usytuowanych w obrębie skrzyżowań. Analizę należy objąć cały odcinek drogi dojazdowej, którego dotyczy przedsięwzięcie. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować określenie konieczności zastosowania rozwiązań minimalizujących i ograniczających ewentualnie stwierdzoną ponadnormatywną emisję substancji zanieczyszczających powietrze atmosferyczne w miejscach określonych w sentencji.

9.2. W zakresie dotyczącym oddziaływania na klimat akustyczny terenów chronionych przed hałasem, analiza porealizacyjna powinna obejmować:

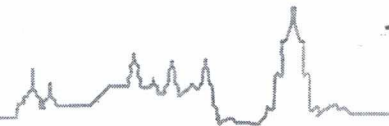
- a) pomiary poziomu hałasu przeprowadzone zgodnie z metodyką referencyjną, wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu drogowego w miejscach wymienionych w pkt 7.4.;
- b) ocenę skuteczności podjętych działań ochronnych określonych w pkt 3,
- c) określenie, czy na podstawie wyników pomiarów rzeczywistego natężenia ruchu drogowego oraz pomiarów poziomu hałasu zachodzi konieczność zastosowania dodatkowych zabezpieczeń pozwalających na zachowanie obowiązujących standardów jakości środowiska.

9.3. W zakresie oceny skuteczności ochrony komunalnego ujęcia wody „Sławinek” przed zanieczyszczeniami z drogi należy przeprowadzić badania jakości wód opadowych i roztopowych przed urządzeniami oczyszczającymi i wylotach do rzeki Czechówki w zakresie zawartości: zawiesin ogólnych, substancji ropopochodnych, ołowiu, kadmu i chlorków – 2 razy w roku (wiosną i jesienią po intensywnych opadach).

UZASADNIENIE

Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Lublin wystąpił z wnioskiem z dnia 02.06.2010r., znak: IN.PI.I-5.01717.377/10 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19. Inwestor zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), zwanej w dalszej części decyzji Ustawą, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączył: kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapę ewidencyjną obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) wnioskowane przedsięwzięcie zaliczone zostało do obiektów mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport może być wymagany.



Z uwagi na liczbę stron postępowania przekraczającą 20, Prezydent Miasta Lublin w myśl art. 74 ust. 3 Ustawy zastosował przepis art. 49 kpa, zawiadamiając strony o każdym etapie prowadzonego postępowania w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. poprzez umieszczenie obwieszczeń na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Lublin, Urzędu Gminy Jastków, na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Lublin oraz w pobliżu planowanej inwestycji.

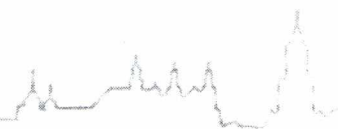
W dniu 09.07.2010r. Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Lublin wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. W opinii z dnia 23.07.2010r. znak NZ-700.1/64/10 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie, stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla w/w przedsięwzięcia. W opinii z dnia 06.08.2010r. znak: RDOŚ-06-WOOS-6652/10-44-2/10/kpa Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 Ustawy uwzględniając oddziaływanie na klimat akustyczny, jakość powietrza, gospodarkę odpadami, wody powierzchniowe i podziemne oraz środowisko przyrodnicze w pobliżu planowanej inwestycji.

Realizując zapis art. 63 ust. 1 Ustawy, dnia 12.08.2010r. Prezydent Miasta Lublin wydał postanowienie znak: OŚ.OŚ.III.7624-85/10 stwierdzające, że dla ww przedsięwzięcia wymagane jest sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 Ustawy.

W dniu 29.09.2010 r. Inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko dla budowy drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 wykonany przez biuro Mosty Katowice w osobach: mgr inż. Bożena Szwentner, mgr inż. Joanna Libera, mgr inż. Sebastian Kubat.

Po otrzymaniu raportu, organ prowadzący postępowanie w myśl art. 33 ust. 1 Ustawy ogłosił wszczęcie procedury z udziałem społeczeństwa ogłaszając poprzez obwieszczenie konsultacje społeczne oraz przystąpienie do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji. Obwieszczenie w sprawie trwających 21 dni konsultacji społecznych zamieszczone było w dniach od 04.10.2010r. do 25.10.2010r., na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Lublin oraz Urzędu Gminy Jastków w BIP-ie Urzędu Miasta Lublin oraz w pobliżu planowanej inwestycji. Jednocześnie ukazało się w gazecie o zasięgu wojewódzkim Dziennik Wschodni. W terminie 21 dni od daty podania do publicznej wiadomości informacji o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości składania uwag i wniosków w sprawie objętej niniejszą decyzją do tut. Wydziału nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Ponadto na podstawie art. 77 ust. 1 Ustawy zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie o uzgodnienie warunków planowanej inwestycji. W dniu 18.10.2010r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie wydał opinię znak: NZ-700.2/22/10 uzgadniając warunki realizacji inwestycji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie na podstawie przedłożonego raportu wystąpił o uzupełnienie. W odpowiedzi na wniosek RDOŚ w Lublinie Inwestor przedłożył w dniu 08.12.2010r. uzupełniony raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko dla budowy drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 wykonany przez biuro Mosty Katowice w osobach: mgr inż. Bożena Szwentner, mgr inż. Joanna Libera, mgr inż. Sebastian Kubat. Realizując zapis art. 33 Ustawy ust. 1 organ prowadzący postępowanie ponownie poddał konsultacjom społecznym uzupełniony raport o oddziaływaniu planowanej



inwestycji na środowisko, obwieszczając, jak powyżej wszczęcie procedury z udziałem społeczeństwa. W trakcie ponownych konsultacji trwających w terminie od dnia 09.12.2010r. do dnia 30.12.2010r. do organu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w sprawie planowanego przedsięwzięcia. Uzupełniony raport został przekazany do uzgodnienia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie w opinii z dnia 23.12.2010r., znak: NZ-700.2/22/10 uzgodnił warunki planowanej inwestycji.

Warunki realizacji inwestycji wskazane przez ww. organy zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Przedmiotowa inwestycja będzie polegała na budowie alei Solidarności stanowiącej ulicę miejską w klasie GP, która wraz z fragmentem drogi krajowej stanowić będzie dojazd od strony miasta do węzła „Dąbrowica” na przecięciu dróg ekspresowych S12/S17 z drogą ekspresową S19. Całkowita długość al. Solidarności od al. Warszawskiej do węzła „Dąbrowica” wynosi 5 800 m, w tym na terenie miasta Lublin 3 800 m i na terenie Gminy Jastków 2 000 m.

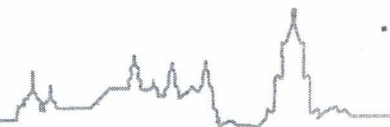
W ciągu projektowanego odcinka drogi zostaną wybudowane następujące obiekty inżynierskie:

- wiadukt czteroprzęsłowy w ciągu ul. Głównej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”,
- wiadukt czteroprzęsłowy w ciągu ul. Mgielnej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”,
- wiadukt w ciągu al. Warszawskiej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”,
- dwie estakady w ciągu drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” nad rzeką Czechówką,
- estakada dla łącznicy wyjazdowej węzła „Sławin” w kierunku Warszawy (Ł2),
- estakada dla łącznicy dojazdowej do węzła „Sławin” od Al. Warszawskiej (Ł3),
- most nad rzeką Czechówką dla łącznicy wyjazdowej z Al. Warszawskiej w kierunku węzła „Sławin” (Ł6),
- most nad rzeką Czechówką dla łącznicy wjazdowej (od strony centrum) na Al. Warszawską (Ł5),
- kładka nad rzeką Czechówką dla ciągu pieszo-rowerowego (CPR1).

Przebudowie podlegać będą istniejące: sieć energetyczna, oświetlenie drogowe; sieć wodociągowa, gazowa, teletechniczna oraz kanalizacja sanitarna i deszczowa. Projektowane są też nowe sieci uzbrojenia terenu takie jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie drogowe i sygnalizacja świetlna.

Tereny pod projektowane przedsięwzięcie stanowią obecnie nieużytki oraz grunty orne z uprawami rolnymi. Przebieg planowanej drogi na znacznym odcinku znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Czechówki, której meandry kilkakrotnie wkraczają w projektowany pas drogowy. Z uwagi na kolizję projektowanej drogi z rzeką Czechówką przewidziano i zaprojektowano przełożenie koryta rzeki na odcinku o długości 710 m. W sąsiedztwie planowanej inwestycji (ul. Mgielna, ul. Główna oraz ul. Wądołna) zlokalizowana jest także niska zabudowa mieszkaniowa, która częściowo koliduje z jej przebiegiem. Realizacja budowy analizowanego odcinka drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” spowoduje konieczność dokonania wyburzeń. Przewidywana liczba wyburzeń w wariantcie preferowanym to 20 budynków mieszkalnych i 64 budynki gospodarcze. Ponadto planowana droga usytuowana będzie w strefie ochronnej ujęcia wody „Sławinek” oraz w bezpośrednim sąsiedztwie Ogrodu Botanicznego UMCS z unikatowymi nasadzeniami oraz Muzeum Wsi Lubelskiej. W związku z lokalizacją planowanej inwestycji co wiąże się ze znaczną ingerencją w środowisko gruntowo-wodne oraz przyrodnicze inwestycja została poddana dokładnej analizie w procesie oceny oddziaływania na środowisko.

Przy przeprowadzanej ocenie oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko



Inwestor przeanalizował następujące warianty przedsięwzięcia: Wariant 1 (preferowany), Wariant 2 (bezinwestycyjny) i Wariant 3 (racjonalny wariant alternatywny). Wariant 1 preferowany – polega na budowie nowego odcinka drogowego od al. Warszawskiej do węzła „Dąbrowica”. Całkowita długość drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” wynosi 5 800 metrów, w tym na terenie miasta Lublina od Al. Warszawskiej do granicy miasta 3 800 m, od granicy miasta do węzła „Dąbrowica” na terenie Gminy Jastków 2 000 m. Projektowany odcinek stanowi kontynuację ulicy miejskiej o tej samej nazwie o przekroju ulicznym z całą infrastrukturą towarzyszącą. Na odcinku gminnym poza granicami miasta będzie to droga dwujezdniowa o przekroju szlakowym. Projektowana droga przejmie zdecydowaną większość ruchu drogowego (80-85%) z dotychczasowej al. Warszawskiej, która straci dotychczasowe znaczenie i zostanie ulicą zbiorczą lub lokalną. Wariant 2 (bezinwestycyjny) - polega na przebudowie odcinka drogi alei Solidarności oraz drogi alei Warszawskiej. Obsługa terenów sąsiadujących z inwestycją pozostanie niezmienna. Długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi ok. 5,0 km. Cały ruch odbywać się będzie po istniejącej drodze charakteryzującej się relatywnie niskim poziomem bezpieczeństwa, przebiegających przez teren zabudowy jednorodzinnej. Cały odcinek drogi usytuowany jest na terenie województwa lubelskiego. Jest to droga klasy GP. W ramach tego wariantu planuje się jedynie przebudowę urządzeń i sieci kolidujących. Wariant 3 (racjonalny wariant inwestycyjny) - polega na przebudowie al. Warszawskiej od al. Solidarności do granicy miasta, od granicy miasta do węzła „Dąbrowica” z odgałęzieniem w miejscowości Barak. Cały odcinek w granicach miasta wynosi ok. 5 km natomiast budowa nowego odcinka poza granicami miasta ok. 0,8 km. W ramach tego wariantu przewiduje się poszerzenie pasa drogowego do ok. 60 m. Zagospodarowanie pasa drogowego poprzez budowę dwóch jezdni rozdzielonych pasem zieleni z jezdniami obsługującymi (zapewniającymi wjazd na posesje), obustronnymi chodnikami i ciągiem rowerowym. W ramach robót drogowych planowano wykonać zjazdy do posesji oraz przyłącza wodno - kanalizacyjne (nowe lub do przebudowy). Wariant ten, wg informacji zawartych w raporcie, wzbudzał szereg protestów. Wariant preferowany przez Inwestora, zgodnie z przeprowadzonymi w raporcie analizami wpływu na poszczególne elementy środowiska został wskazany jako najkorzystniejszy dla środowiska co uzasadnia jego wybór jako wariantu realizacyjnego. Budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin, w wariantcie preferowanym pozwoli na przejęcie zdecydowanej większości ruchu drogowego, co wpłynie na poprawę jakości powietrza w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w rejonie al. Warszawskiej miasta Lublin. Realizacja drogi o wysokich parametrach technicznych i większej przepustowości w preferowanym wariantcie, pomimo wzrostu natężenia ruchu pojazdów spowoduje, że średnia wielkość emisji i oddziaływania na środowisko będzie niższa w odniesieniu do pozostałych wariantów, w tym sytuacji bez realizacji inwestycji.

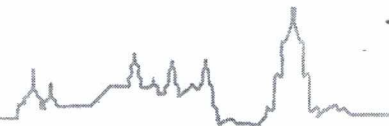
Planowane zamierzenie będzie źródłem hałasu do środowiska, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Zgodnie z raportem, w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowane są tereny podlegające ochronie akustycznej. Hałas, który będzie powstawał podczas realizacji inwestycji będzie związany z pracą ciężkiego sprzętu, ruchem pojazdów ciężarowych oraz w szczególnych przypadkach z samym procesem budowy (wyburzenia, rozładunek, montaż konstrukcji). Zmiana klimatu akustycznego będzie miała charakter czasowy. Będzie to oddziaływanie przejściowe. W celu ograniczenia tych uciążliwości prace wykonywane będą w porze dnia, przy zastosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, zaplecze budowy i trasy przejazdów zostaną zlokalizowane możliwie jak najdalej od zabudowy mieszkalnej a plan robót zostanie opracowany w sposób mający na celu optymalne wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie liczby zbędnych przejazdów). Eksploatacja projektowanej drogi będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będzie ruch pojazdów. W celu określenia wpływu inwestycji na klimat akustyczny wykonano obliczenia poziomów hałasu zgodnie z metodyką referencyjną dla wariantu 1 (preferowanego przez Inwestora), 2 i 3, przy założeniu



prognozowanego natężenia i struktury ruchu w roku 2014 i 2029. W oparciu o przedstawione w raporcie informacje należy stwierdzić, że przeprowadzone obliczenia stanowią wystarczającą podstawę do określenia wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Z analizy akustycznej wynika, że na terenach chronionych akustycznie położonych w sąsiedztwie projektowanej drogi będą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. W celu ograniczenia negatywnego wpływu drogi na klimat akustyczny terenów chronionych przed hałasem w wariantie 1 przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych wymienionych w pkt 3.1 niniejszej decyzji. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że pomimo zastosowania proponowanych zabezpieczeń część terenów podlegających ochronie akustycznej nie będzie skutecznie chroniona przed hałasem ze względu na zjazdy do posesji. Na obecnym etapie nie wskazuje się jednak konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania – zasadność utworzenia takiego obszaru będzie uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej. W przypadku pozostałych wariantów ze względu na liczne zjazdy do posesji nie ma możliwości wykonania urządzeń ochrony środowiska przed nadmiernym hałasem (ekranów akustycznych), gdyż pogorszyłoby to bezpieczeństwo ruchu drogowego w rozpatrywanym rejonie przedsięwzięcia. W celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie dotyczącym akustycznego oddziaływania inwestycji na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia na Inwestora nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W analizie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu drogowego, zgodnie z metodyką wskazaną w sentencji decyzji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku należy zastosować odpowiednie dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392) omawiane przedsięwzięcie podlega obowiązkowi przeprowadzania okresowych pomiarów hałasu w środowisku (co 5 lat w okresie wykonywania generalnego pomiaru ruchu).

Z informacji o planowanym przedsięwzięciu na jakość powietrza wynika, że jego realizacja będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z pracy silników pojazdów i maszyn budowlanych oraz emisją substancji zanieczyszczających z wykorzystywanych przy pracach budowlanych materiałów. Podczas prac ziemnych oraz manipulacji sypkimi materiałami budowlanymi może wystąpić zjawisko niezorganizowanej emisji pyłów. Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy drogi będzie miało charakter czasowy, przemieszczający się wraz z postępem prac, ograniczony do okresu realizacji inwestycji. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy dróg należy stosować dostępne rozwiązania ograniczające emisje pyłów oraz technologie jak najmniej uciążliwe dla środowiska. Źródłem emisji do powietrza na etapie eksploatacji inwestycji będzie ruch komunikacyjny. Z przedstawionej, w raporcie analizy wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza we wszystkich rozważanych horyzontach czasowych wynika, że nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalne stężeń substancji zanieczyszczających poza granicami pasa drogowego poza stężeniem tlenków azotu (NO₂). Budowa ekranów akustycznych realizowana w ramach inwestycji dla poprawy klimatu akustycznego terenów chronionych akustycznie w rejonie drogi w granicach miasta Lublin wpłynie również na „zatrzymanie” rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w granicach pasa



drogowego. W celu obniżenia uciążliwości wynikających z emisji zanieczyszczeń powietrza spowodowanych ruchem komunikacyjnym na terenie gminy Jastków planowane jest oprócz realizacji ekranu akustycznego, nasadzenie zieleni izolacyjnej w miejscach szczególnie narażonych na oddziaływanie projektowanej drogi, tj. w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i terenów rekreacyjnych. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej z uwagi na wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza. W ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać jednogodzinne pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu w punktach pomiarowych, usytuowanych w obrębie skrzyżowań. Analizą należy objąć cały odcinek drogi dojazdowej, którego dotyczy przedsięwzięcie. Analiza porealizacyjna, w której wykorzystywane będą wyniki pomiarów stężeń dwutlenku azotu w powietrzu (substancji decydującej o wpływie ruchu drogowego na jakość powietrza), określi rzeczywisty wpływ inwestycji na jakość powietrza.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność prowadzenia monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na jakość powietrza zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392). W ramach monitoringu jakości powietrza należy wykonywać jednogodzinne pomiary stężeń dwutlenku azotu w powietrzu w punktach pomiarowych usytuowanych w obrębie skrzyżowań. Częstotliwość pomiarów powinna wynosić minimum dwa razy w ciągu roku.

Odwodnienie drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” zapewniają spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiornikiem wód opadowych z jezdni będzie kanalizacja deszczowa. Na terenie m. Lublin, zaprojektowano system kanalizacji deszczowej ze zrzutem wód do naturalnych odbiorników oraz istniejących kolektorów deszczowych znajdujących się w rejonie planowanej inwestycji. Spływy wód opadowych z powierzchni pasa drogowego zapewniać będą jego spadki podłużne i poprzeczne, dzięki którym wody kierowane będą poprzez wpusty deszczowe do projektowanych kolektorów deszczowych. Szczegółową lokalizację wylotów kanalizacyjnych do rzeki Czechówki przedstawiono w charakterystyce inwestycji w tabeli z raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”. W analizowanym wariantcie, wskazanym do realizacji droga przebiega w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody „Sławinek” dla miasta Lublina na odcinkach:

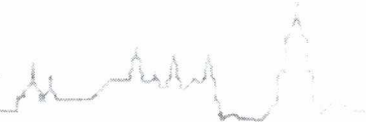
- od km 142+095 - 142+715,
- od km 143+500 - 143+740,
- ul. Główna od km 0+354 – 0+454,
- ul. Mgielna od km 0+285 – 0+387.

Dla ochrony użytkowego (kredowego) poziomu wodonośnego przewidziano na wylotach wód opadowych zlokalizowanych w strefie, następujące urządzenia zabezpieczające:

- wylot nr 1 w km 7+590 rzeki Czechówki – zestaw urządzeń podczyszczających – separator zintegrowany z osadnikiem,
- wylot nr 2 w km 7+370 rzeki Czechówki - zestaw urządzeń podczyszczających – separator i osadnik jako urządzenie indywidualne.

Ponadto, w zakresie oceny skuteczności ochrony komunalnego ujęcia wody „Sławinek” przed zanieczyszczeniami z drogi, nałożono na Inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu w zakresie jakości wód opadowych wprowadzanych do rzeki Czechówki w strefie ochronnej ww ujęcia oraz wykonanie analizy porealizacyjnej.

Na terenie Jastkowa odprowadzanie wód opadowych z powierzchni projektowanego odcinka GP będzie zapewnione dzięki projektowanym spadkom podłużnym i poprzecznym drogi. Wody będą odprowadzane do ziemi poprzez zaprojektowane rowy przydrożne i kanalizację. Ze względu na brak naturalnych odbiorników wód opadowych i roztopowych na całym odcinku projektowanej drogi, zaprojektowano trzy zbiorniki infiltracyjno-odparowujące



ZB1, ZB2, ZB3 o maksymalnej głębokości 1,0 m (ZB1 o powierzchni 1350 m², w km 139+200; ZB2 o powierzchni 1600 m², w km 139+500; ZB3 o powierzchni 2600 m², w km 140+300).

Planowana do realizacji inwestycja koliduje z rzeką Czechówką, w związku z czym przewidziano przełożenie koryta rzeki oraz odmulenie jej dna. Szczegółowe parametry tych działań przedstawiono w charakterystyce niniejszej decyzji.

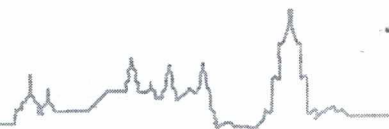
Z dokonanej analizy i obliczeń wynika, że na projektowanym odcinku drogi w roku 2014-2029 będą miały miejsce przekroczenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, jednak wody opadowe z drogi dojazdowej do węzła „Dąbrowica” na terenie Lublina ujęte w system szczelnej kanalizacji deszczowej, a następnie podczyszczane przed zrzutem do odbiornika (rzeka Czechówka) oraz wody opadowe z drogi na terenie gminy Jastków odprowadzane za pośrednictwem rowów przydrożnych i kanalizacji do trzech zbiorników infiltracyjno-odparowujących nr ZB1, ZB2, ZB3, zostaną podczyszczone do wymaganych parametrów, zgodnie z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 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. Nr 137, poz. 984 ze zm.).

Zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi będą wytwarzane odpady. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać liczne odpady związane z robotami budowlanymi, ziemnymi, rozbiórkowymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Odpady powstające w procesie realizacji przedsięwzięcia zostaną w pierwszej kolejności poddane procesowi odzysku w granicach planowanej inwestycji do wykorzystania zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym zakresie. Odpady, które nie mogą być wykorzystane w obrębie planowanej inwestycji, będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska, a następnie zostaną przekazane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkimi niezbędnymi pozwoleniami na ich odbiór, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem. Planowana inwestycja jest zgodna z głównymi założeniami przestrzennego zagospodarowania kraju. Przebieg analizowanej drogi jest zgodny z wypisem z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Lublin, jedynie w niewielkim stopniu zajmie tereny zabudowy mieszkaniowej.

Inwestycja jest zgodna z zapisami planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin. W Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Jastków analizowany teren przedmiotowego przedsięwzięcia zarezerwowany jest pod drogę ekspresową.

Sposób postępowania z odpadami zawierającymi azbest powinien odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. z 2004 r., Nr 71, poz. 649), uniemożliwiając emisję włókien azbestowych do środowiska oraz zapewniając ochronę ludzi podczas wykonywania prac. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji inwestycji związane będą z funkcjonowaniem i utrzymaniem drogi oraz poszczególnych instalacji jak również odpady powstające w wyniku wypadków oraz zdarzeń losowych. Odpady z czyszczenia drogi oraz odpady ze studzienek kanalizacyjnych będą okresowo usuwane z powierzchni drogi za pomocą wyspecjalizowanego sprzętu a następnie zostaną wywiezione na składowisko odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, w celu ich unieszkodliwienia. Odpady niebezpieczne powstające w wyniku eksploatacji inwestycji należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem ich wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem. Obowiązek utrzymania czystości i porządku na drogach publicznych należy do zarządcy drogi.

W obrębie planowanej inwestycji występują stanowiska chronionych gatunków ryb, płazów i ptaków. W związku z tym należy na etapie realizacji zastosować rozwiązania



łagodzące. Rozwiązania te dotyczą m. in. harmonogramu prac, który uwzględni okresy rozrodcze ryb, migracje płazów oraz okresy lęgowe ptaków. Aby zachować ciągłość lokalnych szlaków migracyjnych należy przystosować dwa obiekty do pełnienia roli przejścia dla zwierząt. Dodatkowo należy wprowadzić rozwiązania, które będą eliminować kolizje ptaków z ekranami akustycznymi oraz samochodami. W ramach inwestycji dojdzie do przełożenia koryta Czechówki oraz cieków spod Konopnicy. Prace te powinny być prowadzone w sposób, który będzie w jak najmniejszym stopniu oddziaływał na siedliska gatunków chronionych. Prace powinny być wykonane zgodnie z harmonogramem przedstawionym w warunkach wykorzystania terenu na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Gospodarka istniejącym drzewostanem zmierza do usunięcia z terenu opracowania jedynie drzew i krzewów kolidujących z robotami budowlanymi. Projekt wycinki zieleni przewiduje na terenie gminy Lublin usunięcie ponad 5000 sztuk drzew oraz krzewów. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów, pracami w pobliżu drzew i krzewów nie przeznaczonymi do wycinki oraz dotyczące nasadzeń zieleni w pobliżu planowanej inwestycji powinny być realizowane w oparciu o warunki określone w pkt 2 niniejszej decyzji.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, w kierunku północnym znajduje się Muzeum Wsi Lubelskiej - terenu objętego ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków woj. Lubelskiego pod nr A/813. W rejonie inwestycji podczas badań archeologicznych AZP obszaru 77-81 zarejestrowano dwa stanowiska archeologiczne - ślady osadnictwa neolitycznego. W celu ochrony walorów przestrzenno - krajobrazowych zabytku zalecono wykonanie przezroczystych ekranów akustycznych. Mając na uwadze możliwość odkrycia nowych zabytków w obrębie planowanej inwestycji należy wykonać badania przedinwestycyjne w zakresie weryfikacji powierzchniowych badań AZP oraz wykopaliskowych badań ratowniczych na stanowiskach zlokalizowanych w pasie zajęty pod inwestycję. Dla wszystkich prac ziemnych w ramach realizacji inwestycji zapewnić nadzór archeologiczny. Na całym obszarze objętym inwestycją, w przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy i zabytków ruchomych prace należy wstrzymać w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych, polegających na zadokumentowaniu odkryć i wyeksplorowaniu obiektów w całości.

Wpływ na walory krajobrazowe w fazie realizacji będzie krótkoterminowy i związany z budową drogi po nowym śladzie na terenach o innym niż dotychczas użytkowaniu (nieużytki, pola uprawne, zabudowa zagrodowa), usunięciem fragmentów powierzchni sadów oraz drzew i krzewów wpisanych w krajobraz otoczenia, czasowym zajęciem sąsiadujących terenów pod drogi dojazdowe i place budów oraz wzmożonym ruchem pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego. Po zakończeniu prac budowlanych teren powinien zostać uporządkowany, a walory krajobrazowe zmienione w fazie rozbudowy, powinny zostać odtworzone na miarę nowych warunków technicznych. Planowana droga przechodzić będzie przez mozaikę terenów otwartych, rolniczych i zabudowy mieszkaniowej oraz przetnie rzekę Czechówkę. Dotychczasowy krajobraz zostanie zmieniony, jednak wystąpi możliwość ekspozycji atrakcyjnego krajobrazu dla podróżujących projektowaną drogą.

Inwestycja zlokalizowana jest poza siecią obszarów Natura 2000. Najbliższy Specjalny Obszar Ochrony „Bystrzyca Jakubowicka” PLH 060096, zlokalizowany jest około 9,3 km na północny-wschód od inwestycji. Jednym z zagrożeń obszaru jest zanieczyszczenie rzeki Bystrzycy. Rzeka Czechówka zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji jest jednym z dopływów rzeki Bystrzycy. Po analizie przedstawionych dokumentów organ uznał, że prace prowadzone w obrębie doliny rzeki Czechówki oraz związane z przełożeniem jej koryta nie spowodują znaczących oddziaływań na stan siedlisk oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których ustanowiono obszar.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia należy określić warunki realizacji inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia i rozwiązania chroniące środowisko, które muszą być uwzględnione w dalszej części procesu

inwestycyjnego na etapie wydawania pozwolenia na budowę. Spełnienie wymogów określonych w decyzji zapewni dotrzymanie obowiązujących standardów i przepisów w zakresie ochrony środowiska. Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W celu minimalizacji oddziaływań przyjęto rozwiązania chroniące środowisko.

Na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U 2000 nr 98, poz 1071 ze zm.) decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności. Klauzula nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest zasadna w świetle przedstawionych we wniosku Inwestora wyjaśnień. Ma to na celu ochronę bardzo ważnego interesu społecznego, jakim jest potrzeba realizacji planowanej inwestycji.

W odniesieniu do planowanej inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia powtórnej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 pkt 1 i 10, gdyż zebrane w toku postępowania dowody wykazały jednoznacznie brak negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. Zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.) w przypadku przedsięwzięcia, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast.

Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Lublin na podstawie przedłożonego wniosku, biorąc pod uwagę opinię kompetentnych organów dokonał analizy i oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, możliwości oraz sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko i stwierdził, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska. W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie, ul. Zana 38c za pośrednictwem Prezydenta Miasta Lublin, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Lublin
2. Wójt Gminy Jastków
ul. Chmielowa 3, Panieńszczyzna
21-200 Jastków
3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Lublin
ul. Ogrodowa 21
20-071 Lublin
4. Pozostałe strony postępowania w liczbie osób powyżej 20, poinformowane w trybie 49 Kpa poprzez obwieszczenie .
5. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie

Z up. PREZYDENTA MIASTA LUBLIN
D Y R E K T O R
Wydział Ochrony Środowiska
Marian Stani



Prezydent Miasta Lublin



Pl. Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin, tel.: 81 466 2000, fax: 81 466 2001
e-mail: prezydent@lublin.eu, www.um.lublin.eu

OŚ.OŚ.III.7624-85/10

Lublin, dnia 03.02.2011 r.

Załącznik Nr 1 do decyzji Prezydenta Miasta Lublin znak: OŚ.OŚ.III.7624-85/10 z dnia 03.02.2011r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie realizowane jest częściowo na terenie miasta Lublin (odcinek miejski o długości 3,8 km), a częściowo na obszarze gminy Jastków (odcinek pozamiejski o długości 2,0 km) w powiecie lubelskim, na terenie województwa lubelskiego. Teren przedsięwzięcia leży na Płaskowyżu Nałęczowskim w podregionie Wyżyny Lubelskiej. W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 o parametrach drogi GP.

W ciągu projektowanego odcinka drogi zostaną wybudowane obiekty inżynierskie:

- w ciągu ul. Głównej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica” (wiadukt czteroprzęsłowy),
- w ciągu ul. Mgiełnej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica” (wiadukt czteroprzęsłowy),
- w ciągu Al. Warszawskiej nad drogą dojazdową do węzła drogowego „Dąbrowica”, w ciągu drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” nad rzeką Czechówką (2 estakady),
- dla łącznicy wyjazdowej węzła „Sławin” w kierunku Warszawy (Ł2) (estakada),
- dla łącznicy dojazdowej do węzła „Sławin” od Al. Warszawskiej (Ł3) (estakada),
- nad rzeką Czechówką dla łącznicy wyjazdowej z Al. Warszawskiej w kierunku węzła „Sławin (Ł6)(most),
- nad rzeką Czechówką dla łącznicy wjazdowej (od strony centrum) na Al. Warszawską (Ł5) (most),
- kładka nad rzeką Czechówką dla ciągu pieszo – rowerowego (CPR1).

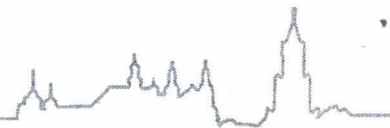
Parametry dróg na obszarze Gminy Lublin:

1. Droga dojazdowa do węzła drogowego „Dąbrowica”:

- ulica klasy GP
- prędkość projektowa $V_p=70$ km/h (w rejonie węzła „Sławin” $V_p=60$ km/h)
- prędkość miarodajna $V_m=80$ km/h (w rejonie węzła „Sławin” $V_m=70$ km/h)
- przekrój poprzeczny uliczny
- ilość jezdni – 2
- ilość pasów ruchu – 2x3 lub 2x2 + rezerwa pod trzecie pasy ruchu
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m
- szerokość dodatkowych pasów ruchu – 3,50 m
- szerokość pasa dzielącego – 7,00 m
- obciążenie – 115kN/oś
- kategoria ruchu – KR-5
- skrajnia pionowa – 5,00 m

2. Łącznice Ł1, Ł2, Ł3 (przekrój uliczny)

- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h
- przekrój poprzeczny uliczny



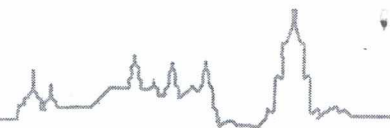
- szerokość jezdni – 7,00 m
 - ilość pasów ruchu – 2
 - obciążenie – 115kN/oś
 - kategoria ruchu – KR-5
3. Łącznica Ł4 (przekrój uliczny)
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - szerokość jezdni – 7,00 m
 - ilość pasów ruchu – 2
 - obciążenie – 115kN/oś
 - kategoria ruchu – KR-5
4. Łącznica Ł5 (przekrój uliczny)
- prędkość projektowa $V_p=30$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - szerokość jezdni – 6,00 m (+ 1,15 m - poszerzenie na łuku)
 - ilość pasów ruchu – 1
 - obciążenie – 115kN/oś
 - kategoria ruchu – KR-5
5. Łącznica Ł6 (przekrój uliczny)
- prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - szerokość jezdni – 6,00 m (+ 0,85 m - poszerzenie na łuku)
 - ilość pasów ruchu – 1
 - obciążenie – 115kN/oś
 - kategoria ruchu – KR-5
6. Łącznica Ł7 (przekrój uliczny)
- prędkość projektowa $V_p=50$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - szerokość jezdni – 6,00 m
 - ilość pasów ruchu – 1
 - obciążenie – 115kN/oś
 - kategoria ruchu – KR-5
7. al. Warszawska (przekrój uliczny)
- Na odcinku objętym opracowaniem koncepcyjnym to:
- ulica klasy Z
 - prędkość projektowa $V_p=50$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - ilość jezdni – 1
 - ilość pasów ruchu – 4 na dojeździe od strony Jastkowa (Warszawy), a 3 na dojeździe od strony centrum (Al. Kraśnickiej)
 - szerokość pasów ruchu – 3,50 m
 - obciążenie – 115 kN/oś
 - kategoria ruchu KR-4
8. ul. Główna(przekrój uliczny)
- ulica klasy L
 - prędkość projektowa $V_p=40$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - ilość jezdni – 1
 - ilość pasów ruchu – 2
 - szerokość pasów ruchu – 3,50 m
 - obciążenie – 100 kN/oś



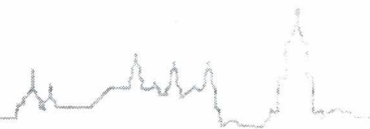
- kategoria ruchu KR-3
- 9. ul. Mgielna (przekrój uliczny)
 - ulica klasy D
 - prędkość projektowa $V_p=30$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - ilość pasów ruchu – 2
 - szerokość pasów ruchu – 3,00 m
 - obciążenie – 100 kN/oś
 - kategoria ruchu KR-2
- 10. ul. Jaśminowa (przekrój uliczny)
 - ulica klasy D
 - prędkość projektowa $V_p=30$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - ilość pasów ruchu – 2
 - jedna jezdnia dwupasowa o szerokości - 4,50 m (5,00 m)
 - obciążenie – 100 kN/oś
 - kategoria ruchu KR-2
- 11. ul. Wądołna (przekrój uliczny)
 - ulica klasy D
 - prędkość projektowa $V_p=30$ km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - ilość pasów ruchu – 1
 - jedna jezdnia dwupasowa o szerokości - 3,50 m (6,00 m na mijance)
 - obciążenie – 100 kN/oś
 - kategoria ruchu KR-2
- 12. Drogi obsługujące (przekrój uliczny)
 - droga klasy D
 - prędkość projektowa 30 km/h
 - przekrój poprzeczny uliczny
 - jedna jezdnia dwupasowa o szerokości - 6,00 m
 - szerokość poboczy - 1,00 m
 - ruch - KR-2
 - obciążenie - 100 kN/oś.
 - skrajnia pionowa – 4,50 m
- 13. Ciąg rowerowy i pieszy
 - ciąg pieszo – rowerowy - 4,50m (3,00 + 1,50) lub 4,00m (2,50 + 1,50) (nawierzchnia ścieżki rowerowej - koloru czerwonego)
 - chodnik usytuowany za rowem - 1,50 m
 - chodnik usytuowany bezpośrednio przy jezdni – 2,00 m
 - skrajnia pionowa – 2,50 m

Parametry dróg na obszarze Gminy Jastków:

1. Droga krajowa nr 12/17
 - droga klasy - GP
 - prędkość projektowa - 80 km/h
 - prędkość miarodajna - 100 km/h
 - ilość jezdni - 2
 - ilość pasów ruchu - 2x2 + rezerwa pod trzecie pasy ruchu
 - szerokość pasa ruchu - 3,50 m
 - szerokość pasa awaryjnego (w rejonie węzła) - 2,50 m
 - szerokość opaski wewnętrznej - 0,50 m



- szerokość opaski zewnętrznej - 0,70 m
 - szerokość pasa ruchu (pas włączenia/wyłączenia) - 3,50 m
 - szerokość opaski zewnętrznej przy pasach włączenia i wyłączenia - 0,50 m
 - szerokość części ziemnej pasa dzielącego - 4,00 m + rezerwa pod trzecie pasy ruchu
 - skrajnia pionowa - min. 5,0 0m
 - kategoria obciążenia ruchem – KR - 5
 - obciążenie - 115 kN/oś
 - grupa nośności podłoża – G4
2. Łącznica i jezdnia zbiorczo – rozprowadzająca
- typ łącznicy i jezdni zbiorczo – rozprowadzającej – P1
 - prędkość projektowa - 60 km/h
 - szerokość jezdni – 6,00m
 - kategoria obciążenia ruchem – KR - 3
 - obciążenie - 115 kN/oś
 - grupa nośności podłoża – G4
3. Droga powiatowa nr 2211 L
- droga klasy - Z
 - prędkość projektowa - 60 km/h
 - ilość jezdni - 1
 - ilość pasów ruchu - 2
 - szerokość pasów ruchu - 3,00m
 - szerokość pasa dla lewoskrętów - 3,00m
 - szerokość poboczy - 1,50m
 - szerokość chodnika przy jezdni - 2,00m
 - ruch KR-3
 - kategoria obciążenia ruchem – 100 kN/oś.
 - grupa nośności podłoża – G4
4. Drogi lokalne (obsługujące) DL1, DL2
- droga klasy - L
 - prędkość projektowa 40 km/h
 - ilość jezdni - 1
 - ilość pasów ruchu - 2
 - szerokość pasów ruchu - 2,50m
 - szerokość poboczy – 0,75 - 1,00 m
 - kategoria obciążenia ruchem – KR-2
 - obciążenie - 100 kN/oś.
5. Drogi lokalne (obsługujące) DL3, DL4, DL5
- droga klasy- L
 - prędkość projektowa - 40 km/h
 - ilość jezdni - 1
 - ilość pasów ruchu - 2
 - szerokość pasów ruchu - 3,00m
 - szerokość poboczy - 1,00 m
 - kategoria obciążenia ruchem – KR-2
 - obciążenie - 100 kN/oś.
6. Drogi dojazdowe (obsługujące) DD1, DD2, DD3
- droga klasy D
 - prędkość projektowa 30 km/h
 - ilość jezdni - 1
 - ilość pasów ruchu - 2
 - szerokość pasów ruchu - 2,50m + poszerzenia



- szerokość poboczy – 0,75 m
- kategoria obciążenia ruchem – KR-2
- obciążenie - 100 kN/oś.

7. Rondo

- średnica zewnętrzna – 40,00
- średnica wewnętrzna – 27,50 m
- ilość pasów ruchu – 1
- szerokość jezdni – 4,75m
- szerokość pierścienia – 1,50 m
- spadek jezdni – 2%
- spadek pierścienia – 4%
- kategoria obciążenia ruchem – KR 2
- obciążenie - 100 kN/oś.

8. Ciąg rowerowy i pieszy

- ścieżka rowerowa usytuowana przy jezdni drogi obsługującej – szer. 2,70m
- chodnik usytuowany za rowem - 1,50m
- chodnik usytuowany bezpośrednio przy jezdni – 2,00m.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest przebudowa następujących sieci: energetycznej, wodociągowej, teletechnicznej, gazowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej oraz oświetlenia. Droga dojazdowa do węzła drogowego „Dąbrowica” przebiega przez teren o znacznym zróżnicowaniu. Deniwelacja terenu dochodzi do 20 m. Bardzo urozmaicony teren pod względem wysokościowym umożliwia zaprojektowanie wielopoziomowych skrzyżowań, w tym węzła „Sławin” i współpracującego z nim węzła z al. Warszawską.

Przedmiotowa droga przekracza dwukrotnie dolinę rzeki Czechówki, będącej lewobrzeżnym dopływem Bystrzycy. W wariantcie preferowanym założono wykonanie nad rzeką Czechówką następujących urządzeń wodnych:

- most drogowy w ciągu Al. Warszawskiej od km 6+100 do km 6+121 rzeki,
- przepust pod dwoma łącznicami od km 6+206 do km 6+245,5,
- przepust pod kładką dla pieszych od km 7+503 do km 7+518,
- most drogowy w ciągu Al. Warszawskiej od km 7+565 do km 7+600.

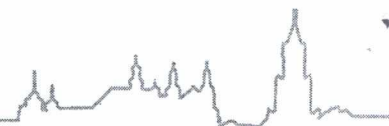
W ramach planowanego przedsięwzięcia przewidziano:

- przełożenie rzeki Czechówki na odcinku od km 6+058 do km 6+252, na długości 194 m, oraz na odcinku od km 7+026 do km 7+676 na długości 650 m, oraz cieku spod Konopnicy na odcinku od km 0+000 do km 0+130 cieku, z zachowaniem naturalnego, meandrowego przebiegu. Przełożenie rzeki Czechówki w odległości ok. 150 m od zbiornika wodnego zlokalizowanego na terenie Muzeum Wsi Lubelskiej nie będzie miało wpływu na zbiornik, z uwagi na jego uszczelnienie matą bentonitową;

- odmulenie dna rzeki Czechówki (20 cm) na odcinku 5+900 do 6+058 (tj. 158 m) oraz umocnienie koryta z materiałów naturalnych, celem jego stabilizacji na odcinkach od km 6+058 do km 6+252, od km 7+026 do km 7+676 oraz od km 7+600 do km 7+620 i 7+656 do 7+676.

Szczególną ostrożność należy zachować przy realizacji planowanego przedsięwzięcia w dolinie rzeki Czechówki (km 142+310-142+800 i km 143+540 – 144+640) z uwagi na duże zróżnicowanie głębokości zalegania czwartorzędowych wód podziemnych o charakterze napiętym i swobodnym (ok. 1,3 – 13,2 m p.p.t.) oraz w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody „Sławinek”.

Na terenie m. Lublin, celem odwodnienia wód opadowych, zaprojektowano system kanalizacji deszczowej ze zrzutem wód do naturalnych odbiorników oraz istniejących kolektorów deszczowych znajdujących się w rejonie planowanej inwestycji. Wyloty kanalizacyjne do rzeki Czechówki będą zlokalizowane w następujących miejscach:



Lp.	Wylot	Zlewnia	Odbiornik	Q_{max} $Q_{dr}+Q_{zisz}$ (l/s)	Q_{norm} $Q_{dr}+Q_{zisz}$ (l/s)	Projektowana średnica wylotu
1	2	3	7	4	5	6
1	Wylot Nr 1	Zlewnia 1 od km 140-840 do 142-350	Czechówka, km 7+590	1151	105	Dn 1200mm PP
2	Wylot Nr 2	Zlewnia 2 od km 142+350 do 142-900	Czechówka, km 7+370	559	49	Dn 800mm PP
3	Wylot Nr 3	Zlewnia 3 od km 142-900 do 143-750	Ciek Spod Konopnicy km 0+010	802	73	Dn 1000mm PP
4	Wylot Nr 4	Zlewnia 4 od km 143-750 do 144-445	Czechówka, km 5+180	548	50	Dn 800mm PP
5	Wylot Nr 5	Zlewnia 5 od km 144-445 do 144-640	Czechówka, km 5+020	87	8	Dn 400mm PP
6	Wylot Nr 6	Zlewnia 6	Czechówka, km 6+215	127	12	Dn 500mm PP
7	Wylot Nr 7	Zlewnia 7	Ciek Spod Konopnicy km 0+120	35	3	Dn 300mm PP
8	Wylot Nr 1'	0+140- 0+396	Czechówka, km 7+525	26	2	Dn 300mm PP
9	Wylot Nr 2'	0+300-0+730	Czechówka, km 7+028	33	3	Dn 300mm PP
10	Wylot Nr 3'	0+800-1+319	Czechówka, km 6+235	51	5	Dn 400mm PP
11	Wylot Nr WK2	Istn.kanaliz. deszczowa Dn600mm	Czechówka, km 6+160	377	35	Dn 800mm PP
12	Wylot Nr WK3	Istn.kanaliz. deszczowa Dn400mm	Istniejący rów km 0+092	152	14	Dn 400mm PP
13	Wylot Nr 1'a	Zlewnia 1'a	Czechówka, km 7+604	9	1	Dn 300mm PP

(tabela ze strony 33 raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” obwodnicy miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19”)

Odwodnienie drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” zapewniają spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Odbiornikiem wód opadowych z jezdni będzie kanalizacja deszczowa. Przed wprowadzeniem do rzeki Czechówki wylotami nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 wody opadowe i roztopowe zostaną podczyszczone w separatorach substancji ropopochodnych i osadnikach.

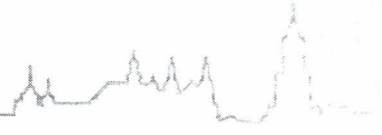
Wody opadowe kierowane do rzeki Czechówki wylotami nr 1', 2', 3', Wk3 pochodzą będą z ciągów pieszo-rowerowych i nie będą wymagać podczyszczenia. Wody opadowe z ul. Jaśminowej (wylot nr 7), wg informacji zawartych w raporcie, spełniać będą wymagania rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 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. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.) w zakresie zawartości zawiesin ogólnych – do 100 mg/dm³ i węglowodorów ropopochodnych – do 15 mg/dm³ i nie będą podczyszczone. Na wylocie nr Wk2 pozostanie istniejący układ urządzeń podczyszczających.

W analizowanym wariantcie droga przebiega w strefie ochronnej komunalnego ujęcia wody „Sławinek” dla miasta Lublina na odcinkach:

- od km 142+095 - 142+715,
- od km 143+500 - 143+740,
- ul. Główna od km 0+354 – 0+454,
- ul. Mgielna od km 0+285 – 0+387.

Dla ochrony użytkowego (kredowego) poziomu wodonośnego przewidziano na wylotach wód opadowych zlokalizowanych w strefie, następujące urządzenia zabezpieczające:

- wylot nr 1 w km 7+590 rzeki Czechówki – zestaw urządzeń podczyszczających – separator zintegrowany z osadnikiem,
- wylot nr 2 w km 7+370 rzeki Czechówki - zestaw urządzeń podczyszczających –



separator i osadnik jako urządzenie indywidualne.

Jak już wspomniano, wody opadowe odprowadzane wylotami: nr 1' (w km rzeki Czechówki 7+525), 1'a (km 7+604) i nr 2' (km 7+028) pochodzące z ciągów pieszo-rowerowych, jako wody czyste nie będą wymagały podczyszczania.

Na terenie Jastkowa odprowadzanie wód opadowych z powierzchni projektowanego odcinka GP będzie zapewnione dzięki projektowanym spadkom podłużnym i poprzecznym drogi. Wody będą odprowadzane do ziemi poprzez zaprojektowane rowy przydrożne i kanalizację.

Ze względu na brak naturalnych odbiorników wód opadowych i roztopowych na całym odcinku projektowanej drogi, zaprojektowano trzy zbiorniki infiltracyjno-odparowujące ZB1, ZB2, ZB3 o maksymalnej głębokości 1,0 m, tj.

- ZB1 o powierzchni 1350 m², w km 139+200;
- ZB2 o powierzchni 1600 m², w km 139+500,
- ZB3 o powierzchni 2600 m², w km 140+300.

Na wylocie nr 1 zastosowano osadnik, natomiast na pozostałych podczyszczanie będzie się odbywało w osadnikach wpustów deszczowych.

Realizacja budowy analizowanego odcinka drogi dojazdowej do węzła drogowego „Dąbrowica” spowoduje konieczność dokonania wyburzeń. Przewidywana liczba wyburzeń w wariantcie preferowanym kształtuje się na poziomie - 20 budynków mieszkalnych i 64 budynków gospodarczych.

Z UP. PREZYDENTA MIASTA LUBLIN
DYREKTOR
Wydział Ochrony Środowiska

