



Prezydent Miasta Lublin

Plac Łokietka 1, 20-950 Lublin, tel.: +48 81 466 2000, fax: +48 81 466 2001, e-mail: prezydent@lublin.eu

2010.04.02
OŚ.OŚ.III.7624-9/09

WPŁYNĘŁO

L.dz.

1101

Urząd Miasta I

Wydział Ochrony Środowiska
Niniejszym stwierdzam, że decyzja

30.03.2010 05.05.117624-9

Lublin, dnia 30.03.2010 r.

jest ostateczną i niepodlega wykonaniu

Za DOKŁADNOŚĆ

Wydziału Ochrony Środowiska

data 11.05.2010 podpis

mgr Wiesław Piątkowski

DECYZJA

Na podstawie art. 104 i 107, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z 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.), po rozpatrzeniu wniosku Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Lublin z dnia 25.02.2009r. i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

orzekam:

1. określić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (budowa ulicy Poligonowej w Lublinie na odcinku od ul. Willowej do granicy miasta oraz budowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin – Krasienin – Kierzkówka – Przytoczno), w wariantach A, B dla odcinka od ul. Willowej do węzła „Jakubowice” i w wariantach A dla odcinka od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809
2. 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 ulicy Poligonowej w Lublinie na odcinku od ul. Willowej do granicy Miasta oraz budowę drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin – Krasienin – Kierzkówka – Przytoczno stanowiącej dojazd do węzła „Jakubowice” obwodnicy Lublina w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19. Inwestycja przebiega od ul. Willowej początek w 0+000 km do węzła drogowego Jakubowice w 3+877 km jako droga główna ruchu przyspieszonego, droga dwujezdniowa – na odcinku od węzła „Jakubowice” 4+797 km do istniejącego przebiegu DW Nr 809 w m. Kol. Snopków do 6+941,05 km jest to droga zbiorcza, droga jednojezdniowa. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo na terenie gmin: Miasta Lublin, Niemce i Jastków.

1.2. W ramach realizacji inwestycji przewiduje się:

- budowę drogi,
- budowę dwujezdniowego wiaduktu,
- budowę chodników i ścieżek rowerowych,
- budowę dróg serwisowych,
- budowę skrzyżowań z drogami bocznymi,



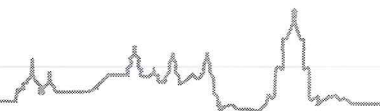
- budowę zatok autobusowych,
- budowę zjazdu w ul. Zelwerowicza,
- budowę dróg dojazdowych,
- budowę przepustów drogowych,
- oświetlenia i oznakowania drogowego,
- budowę ekranów akustycznych,
- przebudowę kolidujących z projektowaną trasą istniejących urządzeń uzbrojenia terenu.

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:

- 2.1.1. Na terenie placu budowy magazyny, składy materiałów i bazy transportowe lokalizować w miarę możliwości w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej oraz rzeki.
- 2.1.2. Zaplecze budowy należy organizować poza obszarami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową, obszarami o płytkim zaleganiu wód oraz obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. nr 151 poz. 1220) tj. Obszarem Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi”.
- 2.1.3. Prace należy wykonywać w sposób ograniczający do minimum emisję niezorganizowaną do powietrza.
- 2.1.4. Realizacja przedsięwzięcia nie może pogorszyć stosunków wodnych.
- 2.1.5. Po zakończeniu prac budowlanych tereny sąsiadujące z inwestycją przywrócić do stanu pierwotnego.
- 2.1.6. Drogi dojazdowe do placu budowy należy w miarę możliwości wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- 2.1.7. Prace budowlane należy prowadzić z zachowaniem ich etapowości, tak aby nie zamykać tras wędrówek zwierząt.
- 2.1.8. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny prace budowlane należy przeprowadzać wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 do 22.00. Należy ograniczać równoczesną pracę sprzętu emitującego największy hałas.
- 2.1.9. 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.
- 2.1.10. 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.
- 2.1.11. W celu ograniczenia pylenia do podbudowy drogi należy stosować gotowe mieszanki produkowane w wytwórniach zewnętrznych.
- 2.1.12. Masy bitumiczne należy transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu.
- 2.1.13. 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.
- 2.1.14. Wszelkie prace inwestycyjne należy prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji. Należy zachować szczególną



- ostrożność przy prowadzeniu robót w rejonie doliny rzeki Ciemięgi, tak aby nie doprowadzić do zmiany lokalnych stosunków wodnych oraz obniżenia poziomu wód.
- 2.1.15. Na etapie realizacji inwestycji należy oszczędnie korzystać z terenu, w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Plac budowy należy wyposażyć w przenośną wannę wychwytową lub kuwetę dostosowaną do zebrania wyciekającej substancji z uszkodzonej maszyny do czasu usunięcia awarii.
 - 2.1.16. Plac budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych oraz przeszkolić pracowników w zakresie ich stosowania.
 - 2.1.17. Roboty należy prowadzić w okresach o niskich stanach wód gruntowych i niskich opadach atmosferycznych.
 - 2.1.18. Wody opadowe z terenu inwestycji w granicach administracyjnych Miasta Lublina należy odprowadzić do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.
 - 2.1.19. Właściwie utrzymywać system odwodnienia drogi (rowy przydrożne, przepusty) oraz właściwie utrzymywać i konserwować urządzenia podczyszczające wody opadowe (osadniki, wpusty deszczowe).
 - 2.1.20. Należy ograniczyć stosowanie chemicznych środków do zimowego utrzymania dróg, zastępując je środkami przyjaznymi środowisku (np. piasek).
 - 2.1.21. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych oraz nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.
 - 2.1.22. Wytwarzane odpady powinny być magazynowane selektywnie, w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.
 - 2.1.23. Wytworzone odpady powinny zostać poddane odzyskowi. Odpady, których odzysk nie jest możliwy lub nie jest uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych powinny zostać unieszkodliwiane. Unieszkodliwianie poprzez składowanie mogą zostać wyłącznie odpady, których unieszkodliwianie w inny sposób nie jest możliwe z przyczyn technologicznych, lub nieuzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych.
 - 2.1.24. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, a ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, okresowo opróżnianych przez uprawnione podmioty.
 - 2.1.25. Należy przestrzegać prawidłowych zasad prowadzenia robót ziemnych w oparciu o posiadaną inwentaryzację struktury podziemnej.
 - 2.1.26. Warstwę wierzchniej, urodzajnej gleby zdjętej z pasa robót, należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do zagospodarowania terenu tylko w przypadku gdy nie jest ona zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi.
 - 2.1.27. Wycinkę drzew lub krzewów przeprowadzić po okresie lęgowym ptaków, które tam występują tj. w okresie od 1 września do 1 marca.
 - 2.1.28. Wycinkę drzew związaną z realizacją inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
 - 2.1.29. Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak aby nie dopuścić do odkrycia, przesuszenia i uszkodzenia ich systemu korzeniowego.
 - 2.1.30. Wszystkie drzewa, których pnie mogą być w czasie realizacji prac budowlanych narażone na uszkodzenia mechaniczne, należy zabezpieczyć (np. poprzez deski, żerdzie lub siatki). Podczas prowadzenia robót ziemnych (wykopów) odsłonięte bryły korzeniowe drzewa należy zabezpieczać przed przesuszeniem poprzez podlewanie i przykrycie matą słomianą lub włókniną.



- 2.1.31. Należy dokonać nasadzeń zastępczych z gatunków rodzimych oraz przystosowanych do miejscowych wymagań siedliskowych.
- 2.1.32. Drzewa o zaburzonej statyce, będące w dobrym stanie zdrowotnym należy poddać zabiegom pielęgnacyjno-sanitarnym (usuwanie posuszu z koron, cięcia techniczne).
- 2.1.33. W celu zmniejszenia efektu bariery należy wykonać przejścia dla zwierząt małych i płazów, które zapewnią im swobodne przemieszczanie się w poprzek drogi.
- 2.1.34. Aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni zaleca się planować lokalizację nasadzeń zieleni jak najdalej od głównej osi drogi oraz tworzyć je z rodzimych gatunków drzew i krzewów, które nie są atrakcyjne pod względem pokarmowym dla ptaków.
- 2.1.35. Prace prowadzone w sąsiedztwie gniazda bociana białego w Kolonii Snopków należy wykonać poza okresem lęgowym tj. w terminie od 15 sierpnia do 15 marca. Dotyczy to głównie prac związanych z użyciem ciężkiego sprzętu, emitującego wysoki poziom hałasu.
- 2.1.36. Czas realizacji inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum, szczególnie na odcinku drogi przyległym do Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi”.
- 2.1.37. W trakcie realizacji inwestycji w przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy powiadomić o tym niezwłocznie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, a jeżeli nie jest to możliwe – właściwego wójta, burmistrza albo prezydenta miasta, zgodnie z art. 122 ust1 ustawy o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2009 r. nr 151, poz.1220).
- 2.1.38. 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 zajęтым 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, reliktów 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:
 - 2.2.1. Zapewnić ochronę akustyczną na obszarach chronionych wykonując ekrany akustyczne.
 - 2.2.2. W celu ograniczenia śmiertelności ptaków wzdłuż dróg zaleca się montowanie ekranów nieprzeźroczystych.
 - 2.2.3. 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.
 - 2.2.4. Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w ten sposób, aby nie doprowadzić do zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie doliny Ciemięgi.
 - 2.2.5. Dla uniknięcia tworzenia „pułapek ekologicznych” związanych z oświetleniem terenu na etapie budowy oraz eksploatacji zaleca się, by do tego celu zastosowano lampy sodowe emitujące wąski zakres światła żółtego.
 - 2.2.6. Przy działaniach ochronnych żerowiska błotniaka stawowego należy zachować płyty roślinności szuwarowej oraz użytkować dolinę Ciemięgi zgodnie z dotychczasową ewidencją gruntów, ponadto należy wykluczyć osuszanie łąk i użytków zielonych oraz podjąć podtapianie przesuszonych trzcinowisk.
 - 2.2.7. W fazie eksploatacji należy prowadzić pielęgnację zieleni przydrożnej. Prace pielęgnacyjne związane z usuwaniem drzew i krzewów oraz ich podcinaniem należy



przewodzą 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.

- 2.2.8. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zaleceń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem tego przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu minimalizacji jego wpływu na środowisko. 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. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować:
- a) Pomiary natężenia poziomu hałasu zgodnie z metodyką referencyjną ruchu drogowego z uwzględnieniem podziału na pojazdy lekkie i ciężkie dla pory dziennej i nocnej w miejscach najbardziej narażonych na uciążliwość spowodowaną ruchem samochodów i przy obiektach szczególnie chronionych, a ponadto w miejscach o zróżnicowanym natężeniu ruchu tj. w km 0+600, 2+800 i 5+000, wykonane łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu drogowego oraz ocenę skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych określonych w pkt 3.1. sentencji.
 - b) Określenie, czy na podstawie wyników pomiarów rzeczywistego natężenia ruchu drogowego oraz pomiarów poziomu hałasu zgodnych z metodyką referencyjną istnieje konieczność zastosowania dodatkowych zabezpieczeń.
- 2.2.9. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA 2000.

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

- 3.1. W projekcie budowlanym należy uwzględnić budowę zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych na odcinkach drogi, gdzie występuje zabudowa chroniona akustycznie, o orientacyjnej lokalizacji:

Jezdnia lewa (lokalizacja ekranów w nawiązaniu do kilometraża jezdni lewej)

- 1) 0+000 km - 0+035 km, długość 35 m, wysokość 3 m
- 2) 0+040 km - 0+085 km, długość 45 m, wysokość 3 m
- 3) 0+133 km - 0+283 km, długość 150 m, wysokość 4 m
- 4) 0+283 km - 0+323 km, długość 40m, wysokość 3 m
- 5) 0+446 km - 0+497 km, długość 51m, wysokość 5 m
- 6) 0+499 km - 0+503 km, długość 5 m, wysokość 5 m
- 7) 0+505 km - 0+544 km, długość 39 m, wysokość 5 m
- 8) 0+549 km - 0+556 km, długość 7 m, wysokość 5 m
- 9) 0+626 km - 0+728 km, długość 102 m, wysokość 3 m
- 10) 0+894 km - 0+949 km, długość 55 m, wysokość 3 m
- 11) 2+797 km - 2+865 km, długość 68 m, wysokość 2,5 m

Jezdnia prawa (lokalizacja ekranów w nawiązaniu do kilometraża jezdni prawej)

- 12) 1+462 km - 1+532 km, długość 70 m, wysokość 3 m
- 13) 1+770 km - 1+845 km, długość 75 m, wysokość 3 m
- 14) 3+048 km - 3+104 km, długość 56 m, wysokość 2,5 m
- 15) 3+297 km - 3+382 km, długość 85 m, wysokość 3,5 m



- 3.2 Dla obiektu budynku mieszkalnego, zlokalizowanego w km od 1+032 do km 1+042 ze względu na jego oddalenie od głównej osi drogi zaleca się wymianę stolarki okiennej wraz z wytłumieniem elewacji ściany frontowej.
- 3.3 W projekcie budowlanym uwzględnić pełne ekranowanie budynku mieszkalnego nr 1 (dot. odcinka od skrzyżowania ul. Poligonowej i ul. Ducha do granicy administracyjnych miasta).
- 3.4 W uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długości ekranów akustycznych $\pm 10\%$ ich długości, przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska.
- 3.5 Wszystkie ekrany zostały zaprojektowane na najbardziej niekorzystne oddziaływanie hałasu w horyzoncie prognozy na rok 2025.
- 3.6 Zaleca się montowanie ekranów nieprzeźroczystych w celu ograniczenia potencjalnych kolizji ptaków z ekranami.
- 3.7 Wody opadowe z planowanej drogi na odcinku w granicach administracyjnych Miasta Lublina odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.
- 3.8 Należy stosować sposoby odwodnienia drogi opierającej się na systemie odkrytych rowów trawiastych i szczelnej kanalizacji deszczowej.
- 3.9 Wody opadowe odprowadzane do odbiorników muszą spełniać wymagania w zakresie zawartości zawiesin ogólnych (do 100 mg/l) oraz węglowodorów ropopochodnych (do 15 mg/l) oraz nie mogą powodować przekroczeń przepustowości hydraulicznej odbiorników.
- 3.10 Lokalizację i wielkość przepustów pod drogą ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni.
- 3.11 Odpływ od przepustów nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich.
- 3.12 Na odcinku od granic administracyjnych Miasta Lublina do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej Nr 809 powierzchniowe odwodnienie drogi rowami przydrożnymi do naturalnych odbiorników, którymi są obniżenia terenowe, posiadające ujścia w kierunku rzeki Ciemięgi.
- 3.13 Należy uwzględnić udrożnienie istniejących i budowę nowych przepustów w następujących, orientacyjnych kilometrażach planowanej drogi:
 - w km 3+031, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m \times 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,56 \text{ m}^3/\text{s}$,
 - w km 3+652, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m \times 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,88 \text{ m}^3/\text{s}$,
 - w km 5+212, prostokątny, żelbetowy, dwuotorowy, światło 2 \times 3,00 m \times 2,00 m, przepływ miarodajny $Q = 12,84 \text{ m}^3/\text{s}$,
 - w km 5+827, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m \times 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,56 \text{ m}^3/\text{s}$,
 - w km 6+330, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m \times 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,70 \text{ m}^3/\text{s}$,
- 3.14 Światło przepustów należy zaprojektować w sposób umożliwiający wykonanie półek oraz swobodną migrację zwierząt. Przejście powinno mieć przekrój prostokątny o minimalnych wymiarach 2m \times 1,5 m. Dno przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię.

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:

Zasadność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania jest uzależniona od wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt. 2.2.8 niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Lublin wystąpił z wnioskiem z dnia 25.02.2009r., znak: IN.PI.I-5/2212.34/09 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 (budowa ulicy Poligonowej w Lublinie na odcinku od ul. Willowej do granicy miasta oraz budowa drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin – Krasienin – Kierzkówka – Przytoczno). 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 z późn. zm.) - zwanej dalej „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 z późn. 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, tj. zawiadomił strony o prowadzonym postępowaniu w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. poprzez umieszczenie obwieszczenia z dnia 18.03.2009r. na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Lublin oraz Urzędu Gminy Jastków, Urzędu Gminy Niemce oraz na stronie internetowej Urzędu Miasta Lublin w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Lublin.

W dniu 18.03.2009r. Wydział Ochrony Środowiska Urząd Miasta Lublin wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie w sprawie potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla w/w przedsięwzięcia. W opinii z dnia 03.04.2009r. znak ONS-NZ-700.1/25/09 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie, stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Dnia 09.04.2009r. wydano postanowienie znak: OŚ.OŚ.III.7624-9.3/09 stwierdzające, że dla ww przedsięwzięcia wymagane jest sporządzenie raportu o oddziaływaniu na



środowisko w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 Ustawy.

Inwestor dnia 10.08.2009r. złożył „Raport o oddziaływaniu na środowisko inwestycji polegającej na budowie dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19” opracowany przez zespół: mgr inż. Piotr Ciesielczuk, mgr inż. Dorota Ciesielczuk, dr Adam Lesiuk, dr Marcin Polak „Eko-Projekt” Pracownia Ochrony Środowiska mgr inż. Piotr Ciesielczuk. Powyższy raport został uzupełniony przez Inwestora dnia 25.09.2009 r.

Jednocześnie tut. Wydział spełniając wymóg art. 30 Ustawy, zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu w ramach, którego sporządzony został raport o oddziaływaniu na środowisko. Obwieszczenia w sprawie trwających 21 dni konsultacji społecznych zamieszczone były w dniach 12.08.2009r – 02.09.2009r. na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Lublin oraz Urzędu Gminy Jastków, Urzędu Gminy Niemce, w BIP-ie Urzędu Miasta Lublin. Jednocześnie ukazały 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 wpłynęły wnioski mieszkańców Pana Henryka Palaka, Pani Doroty Ostrowskiej, Pana Stanisława Czuby działającego w imieniu i z upoważnienia 40 mieszkańców Kolonii Snopków, podpisanych pod pismem protestacyjnym z dn. 12.06.2009 oraz Państwa Stefańskich sprzeciwiających się wariantowi A podnoszących, że:

- projektowana droga według wariantu A przechodzi przez obszar chronionego krajobrazu Dolina Ciemięgi,
- droga według wariantu A przechodzi przez teren gęsto zabudowany – ponad 30 nieruchomości zabudowanych,
- zmiana statusu drogi z powiatowej na wojewódzką spowoduje pogorszenie warunków środowiskowych,
- projektowane skrzyżowanie dróg w rejonie działki 507 ingeruje w aleję 60-letnich grabów. Rozwiązanie ronda ze zjazdem oznaczonego KM3+013,93, nie ma uzasadnienia, bo dwa boczne ślepe zjazdy oraz zjazd bez wylotu w kierunku południowo wschodnim do pojedynczego gospodarstwa rolnego i dalej ślepe odcinki drogi nie prowadzące do nieruchomości zabudowanej.

oraz pismo z dnia 17.08.2009r. mieszkańców i właścicieli nieruchomości gminy Jastków sprzeciwiający się Wariantowi B podnosząc:

- opracowanie wariantu B na mapach nie uwzględnia aktualnej zabudowy,
- pogorszenie warunków życia obecnych mieszkańców Snopkowa poprzez zamknięcie ich w klinie – droga dojazdowa wg wariantu B do węzła Jakubowice, droga wojewódzka nr 809, obwodnica Lublina,
- wariant B w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczony jest pod zabudowę jednorodzinną,
- wariant B zakłada budowę oprócz drogi dojazdowej dwóch dróg dodatkowych, które nie mają powiązania z żadną inną drogą i kończą się w polu na działkach 492/4 i 491/3,
- wariant B przebiega również przez strefę obszaru chronionego krajobrazu doliny rzeki Ciemięgi.

W celu kompleksowego wyjaśnienia niniejszej sprawy i umożliwienia wypowiedzenia się, co do zapadłych ustaleń i zapewnienia pełnego udziału społeczeństwa w postępowaniu administracyjnym Prezydent Miasta Lublin wyznaczył na dzień 05.10.2009r. rozprawę administracyjną. Na rozprawie do konsultacji został przedłożony raport oraz uzupełnienie do raportu.

Na rozprawie administracyjnej strony wniosły następujące wnioski:

1. Sporządzenie analizy uwzględniającej ilość domów znajdujących się w pobliżu inwestycji, dla których pogorszą się warunki (dla wariantu A i B) oraz o przedstawienie



- nowego wariantu uwzględniającego interesy wszystkich stron postępowania.
2. Przedstawienie strony kosztowej obu wariantów.
3. Uaktualnienie map poprzez naniesienie aktualnej zabudowy.
4. Wykonanie ekspertyzy budowlanej dotyczącej wpływu przewidywanego natężenia ruchu samochodowego na budynki mieszkalne i inne konstrukcje, które będą znajdować się w odległości do 15 m od drogi wojewódzkiej Nr 809.
5. Wykonanie ekspertyzy dotyczącej wpływu utrzymania ruchu na planowanej drodze wojewódzkiej w okresie zimowym na zasilenia w wody opadowe doliny rzeki Ciemięgi oraz wpływu tegoż na degradację gleby na terenach przyległych do drogi wojewódzkiej Nr 809.

Planowana inwestycja jest realizowana w porozumieniu zawartym pomiędzy Gminą Miasto Lublin a Zarządem Dróg Wojewódzkich w Lublinie. Wnioski podnoszone na rozprawie dotyczyły jedynie spornego przebiegu drogi od węzła „Jakubowice” do istniejącego przebiegu DW Nr 809 w m. Kol. Snopków. W odniesieniu do wniosku nr 1 na podstawie przeprowadzonych komputerowych obliczeń akustycznych i analizy wyników dla przedmiotowego odcinka drogi w Kolonii Snopków (dla wariantu A i B) dla prognozy średniego, dobowego natężenia ruchu w roku 2025r. przewiduje się, że dla wszystkich budynków mieszkalnych położonych w sąsiedztwie inwestycji nastąpi podwyższenie tła akustycznego w odniesieniu do otrzymanych wyników pomiarowych z lipca 2008r. Dla budynków położonych najbliżej planowanej inwestycji nie będą przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu. Odnosząc się do ww wniosku nr 2 inwestor poinformował tutejszy organ, że wariant A będzie droższy od wariantu B. Koszty te zostały przedstawione dla rozwiązań ujętych w koncepcji Programowej i są to wielkości orientacyjne. Szczegółowe koszty będą znane po opracowaniu projektów budowlanych i wykonawczych. Koszty realizacji inwestycji ulegną zmniejszeniu, ponieważ nie wszystkie elementy pokazane w koncepcji Programowej będą ujęte w projekcie Budowlanym. Odnosząc się do ww wniosku nr 3 inwestor poinformował tutejszy organ, że koncepcja Programowa Budowy dróg dojazdowych do węzła drogowego Jakubowice obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 została opracowana w 2008r. na mapach sytuacyjno-wysokościowych do celów projektowych wg stanu aktualizacji na grudzień 2008r. Odnosząc się do wniosku nr 4 zgodnie z art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tj. Dz.U. Z 2007r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) obiekty budowlane przy drogach wojewódzkich powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej 8m w terenie zabudowy oraz 20m poza terenem zabudowy. Wszystkie obiekty budowlane znajdujące się w sąsiedztwie wariantów A i B planowanej drogi, usytuowane są w odległości powyżej 8m od projektowanej krawędzi jezdni. W związku z powyższym wykonanie ekspertyzy budowlanej dotyczącej wpływu przewidywanego natężenia ruchu pojazdów na budynki mieszkalne i inne konstrukcje jest nieuzasadnione. Odnosząc się do wniosku nr 5 nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na wody rzeki Ciemięgi oraz glebę, wynikającego z zimowego utrzymania planowanej DW 809. Planowana inwestycja obejmuje wykonanie systemu odwadniającego w postaci obustronnych rowów trawiastych. Rowy będą odprowadzały wody opadowe i roztopowe z powierzchni pasa drogowego, w tym jezdni. Zaprojektowanie odpowiednich spadków dna oraz obsianie całego przekroju rowów trawą przyczyni się do redukcji zanieczyszczeń szczególnie zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych w odprowadzanych wodach. Na zakończeniu rowów przy przepustach odprowadzających wody w kierunku doliny rzeki Ciemięgi, będą zaprojektowane urządzenia podczyszczające w postaci osadników i separatorów substancji ropopochodnych.

Na podstawie art. 77 ust.1 Ustawy niniejszą decyzję wydano po uwzględnieniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie opinia z dnia 12.10.2009r. znak ONS-NZ-700.2/35/09 oraz po uzgodnieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Lublinie postanowienie z dnia 01.03.2010r., znak:RDOŚ-06-WOOS-6651-7/1/09/PP-2. Warunki realizacji inwestycji wskazane przez ww. organy zostały uwzględnione w sentencji



niniejszej decyzji.

Planowane przedsięwzięcie, będące jednym z ważniejszych połączeń komunikacyjnych, polegać będzie na budowie dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 i obejmować będzie budowę ulicy Poligonowej w Lublinie na odcinku od ul. Willowej do granicy miasta oraz budowę drogi wojewódzkiej Nr 809 Lublin – Krasienin – Kierzkówka – Przytoczno. Planowana droga położona będzie na terenie gmin: Miasta Lublin, Niemce i Jastków. Na odcinku od ulicy Willowej do węzła „Jakubowice” będzie to droga dwujezdniowa klasy GP – droga główna ruchu przyspieszonego, a na odcinku od węzła „Jakubowice” do istniejącego przebiegu DW Nr 809 w m. Kol. Snopków droga jednojezdniowa klasy Z – droga zbiorcza. Zakres inwestycji obejmować będzie między innymi budowę dwujezdniowego wiaduktu, chodników i ścieżek rowerowych, dróg serwisowych, skrzyżowań z drogami bocznymi, zatok autobusowych, zjazdu w ul. Zelwerowicza, dróg dojazdowych, przepustów drogowych, oświetlenia i oznakowania drogowego, ekranów akustycznych oraz przebudowę kolidujących z projektowaną trasą istniejących urządzeń uzbrojenia terenu.

Do analizy środowiskowej przedstawione zostały trzy warianty przebiegu trasy. Wariant A, B na odcinku od ul. Willowej do węzła „Jakubowice” o długości 3+877 km zakłada zmianę w stosunku do istniejącego przebiegu ulicy Poligonowej w Lublinie. Początkowo odcinek ten biegnie wzdłuż ul. Poligonowej, przecinając tereny z rozproszoną zabudową, a następnie w km 1+040 zmienia swój przebieg w kierunku południowym, biegnąc po terenach pól uprawnych zlokalizowanych pomiędzy ul. Poligonową a Marysinem. Dominują tu grunty orne z uprawami zbóż oraz intensywną produkcją rolniczą. Teren jest lekko pagórkowaty oraz posiadający silnie zróżnicowaną rzeźbę terenu.

Wariant C na odcinku od ul. Willowej do węzła „Jakubowice” o długości 4+261 km zaprojektowano przy założeniu pozostawienia przebiegu ulicy Poligonowej w Lublinie według stanu istniejącego i jej przebudowy do parametrów drogi klasy technicznej GP (droga główna ruchu przyspieszonego). Odcinek planowanej drogi według tego wariantu biegnąc wzdłuż ul. Poligonowej przecina tereny z rozproszoną zabudową a następnie łączy się łukiem z projektowanym węzłem „Jakubowice”. Obszar przebiegu planowanej drogi wiedzie przez bezleśne tereny rolnicze oraz charakteryzuje się silną presją inwestycyjną, szczególnie budownictwa jednorodzinnego.

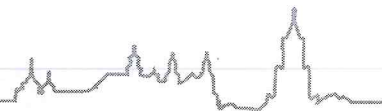
Wariant A na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809 o długości 2+144 km przebiega w większości przez bezleśne tereny rolnicze, przylegające od strony północnej do Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi”. Wariant ten zakłada pokrycie drogi dojazdowej do węzła „Jakubowice” z drogą powiatową nr 2212L.

Wariant B na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809 o długości 2+044 km przebiega początkowo przez tereny pól uprawnych i swoim przebiegiem nie nawiązuje do drogi powiatowej nr 2212L, biegnie po nowym śladzie łącząc się z drogą wojewódzką nr 809 poniżej jej skrzyżowania z drogą powiatową nr 2212L.

Warianty realizacyjne A i B na odcinku od ul. Willowej do węzła „Jakubowice” i wariant A na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809 są wariantami preferowanymi przez inwestora w odróżnieniu od odpowiednio wariantów C i B.

Wariant A jest zgodny ze studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Niemce i gminy Jastków.

Na etapie realizacji inwestycji wg wariantów A, B na odcinku od ul. Willowej do węzła „Jakubowice” i wariantu A na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809 skupiony front robót będzie zlokalizowany poza terenami intensywnej zabudowy mieszkaniowej, co nie doprowadzi do wystąpienia negatywnego oddziaływania na jakość klimatu lokalnego terenów jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. W wariantcie C na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809, plac budowy przebiegać będzie przez obszar intensywnej jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, co spowoduje negatywne



oddziaływanie na warunki zdrowia i życia ludzi. Ponadto wariant ten powoduje liczne kolizje z terenami budowlanymi, będącymi w różnym stopniu zagospodarowania oraz wymaga likwidacji 11 budynków.

Na podstawie przeprowadzonej analizy i wykonanych obliczeń dla prognozy roku 2015 i 2025 można stwierdzić, że dla wariantu A i B na odcinku od skrzyżowania ulicy Poligonowej z ul. Ducha do węzła Jakubowice wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla 18 budynków mieszkalnych jednorodzinnych oraz 2 bloków mieszkalnych (1 blok w budowie). W związku z tym przeprowadzono obliczenia akustyczne z zastosowaniem ekranów akustycznych dla wariantu A,B które pozwolą na dotrzymanie standardów akustycznych w budynkach zagrożonych hałasem komunikacyjnym. Dla odcinka drogi od węzła „Jakubowice” do istniejącej drogi nr 809 nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla prognozy 2015 i 2025 dla obu wariantów (A, B). Dla wariantu C (odcinek od skrzyżowania ulicy Poligonowej z ul. Ducha do węzła Jakubowice) przeprowadzono obliczenia akustyczne dla prognozy roku 2015 i 2025 dla pory dnia i pory nocy. Z analizy map akustycznych wynika, że dla wariantu C wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla 14 budynków mieszkalnych jednorodzinnych oraz 2 bloków mieszkalnych (1 blok w budowie) – na odcinku wspólnym z wariantami A i B. Na pozostałym odcinku wariantu C wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla 56 budynków mieszkalnych jednorodzinnych. Ze względu na występowanie obustronnej zabudowy mieszkaniowej, braku drogi serwisowej na tym odcinku a także występowania dużej ilości zjazdów na posesje, zastosowanie ekranów na tym odcinku nie przyniosłoby spodziewanego efektu ochronnego związanego z ich zastosowaniem. Dlatego też z punktu widzenia akustycznego najlepszym wariantem lokalizacyjnym jest wariant A.

Niezależnie od proponowanych wariantów dla wszystkich zanieczyszczeń wykonane obliczenia imisji wskazują, że poza granicami obszaru pasa drogowego na odcinkach dróg w omawianych wariantach, jak również w obszarze zabudowy mieszkaniowej, dotrzymane będą niezależnie od analizowanego wariantu standardy jakości powietrza określone prawem.

Na odcinku węzeł „Jakubowice” – DW Nr 809 wyniki analizy porównawczej prawdopodobieństwa negatywnego oddziaływania projektowanych wariantów drogi na środowisko przyrodnicze wykazały że pomimo, większej liczby par zagrożonych gatunków ptaków występujących wzdłuż wariantu A, uznano, iż pod względem przyrodniczym bardziej niekorzystne dla środowiska przyrodniczego będzie przeprowadzenie planowanej drogi wariantem B ze względu na to, iż wiązałoby się to z zajęciem nowego obszaru pod inwestycje, gdy droga biegłaby po nowym śladzie, doszłoby do większej fragmentacji siedlisk na analizowanym terenie, budowa drogi po nowym śladzie spowoduje ekspansję gatunków synantropijnych obcego pochodzenia.

W wariantcie preferowanym na odcinku ok. 2 km w miejscowości Kolonia Snopków projektowana droga przebiega w granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi”. Rzeka Ciemięga względem wariantu A na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809 przepływa w zmiennej odległości od projektowanej drogi co stanowi może potencjalnie większe zagrożenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych. Jednakże mając na uwadze rozwiązania projektowe tj. niska prędkość projektowa planowanego odcinka od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809, niskie natężenie ruchu, odwodnienie powierzchni korpusu drogowego do systemu otwartych, przepływowych rowów trawiastych stwierdza się minimalizację ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania na jakość wód powierzchniowych w dolinie rzeki Ciemięga.

Z przeprowadzonej w raporcie analizy wielokryterialnej wariantów inwestycyjnych wynika, że lepszym rozwiązaniem dla środowiska będzie realizacja istniejącej drogi na odcinku od ul. Willowej do węzła „Jakubowice” zgodnie z wariantem A, B, tj. poprowadzenie trasy częściowo po nowym śladzie. Wariant C, zakładający dostosowanie istniejącej ul. Poligonowej, przebiegającej przez intensywnie zagospodarowane tereny zabudowy jednorodzinnej do trasy



szybkiego ruchu, wiąże się z koniecznością usunięcia kolidujących z planowaną drogą zabudowań. Na odcinku od węzła „Jakubowice” do drogi wojewódzkiej nr 809 wariantem korzystniejszym jest wariant A, zakładający nawiązanie do obecnego przebiegu drogi powiatowej nr 2212L wraz z jej przebudową, aniżeli wariant B, zgodnie z którym droga dojazdowa do DW nr 809 zostanie poprowadzona całkowicie po nowym śladzie.

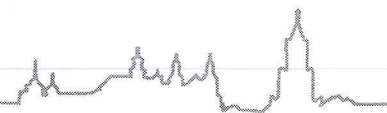
W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia należy określić warunki realizacji inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia i rozwiązania chroniące środowisko, które muszą być uwzględnione w dalszej części procesu inwestycyjnego na etapie wydawania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

Zgodnie z warunkami, których celem jest ograniczenie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. Zaplecza techniczne budowy zostaną w miarę możliwości zlokalizowane poza obszarami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową, obszarami chronionymi w ramach ustawy o ochronie przyrody doliną rzeki. Po zakończeniu prac teren zostanie przywrócony do poprzedniego stanu.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne jakie mogą powstawać w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Teren zaplecza budowy (w tym place postojowe dla maszyn i środków transportu) zostanie zabezpieczony. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. W wyniku realizacji inwestycji konieczne będzie zdjęcie warstwy humusu z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Zdjęta podczas robót ziemnych gleba zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy m.in. do rekultywacji terenów przeznaczonych pod zaplecze budowy.

Budowa dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 będzie wiązać się ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródło będzie stanowić praca maszyn i urządzeń budowlanych oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie powinny być wykonywane wyłącznie w godzinach dziennych tj. od 6.00 do 22.00. Ponadto sprzęt powinien odznaczać się wysoką sprawnością techniczną oraz być eksploatowany i konserwowany w sposób prawidłowy. Uciążliwości akustyczne na etapie realizacyjnym będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie zakończenia prac budowlanych.

Eksploatacja drogi będzie się wiązała z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Droga przechodzić będzie przez tereny mieszkaniowe i tereny użytkowane rolniczo. Z przeprowadzonych w raporcie obliczeń wykonanych zgodnie z metodą referencyjną dla stanu istniejącego drogi oraz dla stanu po etapie realizacji drogi wraz z prognozą ruchu dla lat 2015 i 2025 bez zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych, występują przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Wykonane zostały również obliczenia zasięgu hałasu z przedstawionymi w pkt 3.1 sentencji decyzji ekranami akustycznymi. Według prognozy przedstawionej w raporcie oceny oddziaływania na środowisko, po zastosowaniu zaprojektowanych zabezpieczeń akustycznych można spodziewać się zmniejszenia wartości poziomu hałasu w porównaniu do tego samego okresu prognozowania bez zastosowania zabezpieczeń akustycznych. Po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych, przy



zabudowaniach chronionych akustycznie poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza należy stosować gotowe mieszanki, przygotowane w wytwórniach zewnętrznych, masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltu, przykrywać szczelnie skrzynie ładunkowe pojazdów transportujących materiały sypkie, zaś w celu ograniczenia zjawiska pylenia wtórnego należy ograniczać prędkość poruszania się pojazdów w rejonie budowy oraz w miarę możliwości zastosować zraszanie placu budowy. Minimalizowanie negatywnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego należy szczególnie przestrzegać w obrębie zabudowy mieszkalnej.

Dla wszystkich zanieczyszczeń wykonane obliczenia emisji wskazują, że poza granicami obszaru pasa drogowego na odcinkach dróg w omawianych wariantach, jak również w obszarze zabudowy mieszkaniowej, dotrzymane będą niezależnie od analizowanego wariantu standardy jakości powietrza określone prawem.

Prace budowlane w pobliżu rzeki prowadzone będą ze szczególną ostrożnością tak, aby nie dopuścić do ich zasypywania i zanieczyszczania substancjami chemicznymi oraz w sposób nie powodujący zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodujący zmiany kierunków i prędkości przepływu wód. Podstawowym sposobem odwodnienia projektowanej drogi jest odwodnienie powierzchniowe, które zaprojektowane będzie na odcinku od granicy Lublina do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 809 w miejscowości Kol. Snopków poprzez wykonanie rowów otwartych, trawiastych (wysokokoszonych), w których będzie się odbywała sedimentacja cząstek mechanicznych, infiltracja wody i oczyszczanie z różnych innych zawiesin w tym substancji ropopochodnych. Trawiaste rowy w sposób naturalny spowodują oczyszczenie wód spływających z jezdni. Wody opadowe z tego terenu będą trafiały do naturalnych odbiorników, którymi są obniżenia terenowe posiadające ujścia w kierunku rzeki Ciemięgi. Rzeka Ciemięga nie będzie bezpośrednim odbiornikiem wód deszczowych. Budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających ścieki opadowe, jak również prawidłowa ich eksploatacja pozwoli na zachowanie odpowiednich warunków odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników, a tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Wody opadowe z terenu inwestycji znajdującego się w granicach administracyjnych Miasta Lublina odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Z początkowego odcinka drogi wody opadowe będą odprowadzane do istniejących kanałów deszczowych DN600 i DN500, na pozostałym odcinku tj. na długości 2600 m projektuje się wykonanie nowej sieci kanalizacji deszczowej wraz ze studzienkami rewizyjnymi, przykanalikami i wpustami ulicznymi. Zaprojektowano dwa kolektory A i B – między ulicami Sławinkowską i Koncertową, które odprowadzane będą do istniejącego na terenie dawnego poligonu kolektora deszczowego DN1200. Do kolektorów włączone będą mniejsze kanały deszczowe Ø 300, 400, 500, 600 mm. Odwodnienie pasa drogowego przewidziano za pomocą wpustów ulicznych (30 szt.) wyposażonych w osadniki zlokalizowanych poza pasem jezdni. Odprowadzanie wód opadowych z projektowanego wiaduktu w km 1+035 odbywać się będzie przez wpusty mostowe do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.



Teren przedsięwzięcia w końcowym odcinku drogi przebiega w granicy obszaru Chronionego Krajobrazu pn. „Dolina Ciemięgi” ustanowionego Rozporządzeniem Wojewody Lubelskiego nr 42 z dnia 17 lutego 2006 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi” (Dz. U. Województwa Lubelskiego z 2006 r. nr 65, poz. 1227). Planowana powierzchnia terenu przeznaczanego pod budowę drogi w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Ciemięgi” wynosi 3,8 ha, w tym powierzchnia istniejącej gruntowej drogi powiatowej nr 2212L – 1,2 ha. Na odcinku ok. 2 km rzeka Ciemięga przepływa po prawej stronie planowanej drogi w zmiennej odległości (min. 140 m).

Zgodnie z ww. rozporządzeniem Wojewody Lubelskiego na Obszarze zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zakaz nie dotyczy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko nie jest obowiązkowe i przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę Obszaru. Zgodnie z art. 24 ust. 2 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. nr 151 poz. 1220) zakazy określone dla obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. W świetle art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 12 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. nr 261 poz. 2603) celem publicznym jest wydzielanie gruntów pod drogi publiczne i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.

Ze względu na lokalizację planowanej inwestycji w celu zminimalizowania ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze wprowadzone zostały warunki dotyczące prowadzenia prac budowlanych. Wszystkie prace inwestycyjne (wykopy, nasypy itp.) należy prowadzić w taki sposób, aby nie doprowadzić do zmiany stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie doliny Ciemięgi. Wycinkę drzew lub krzewów należy przeprowadzić po okresie lęgowym ptaków, które tam występują tj. w okresie od 1 września do 1 marca. Wycinkę drzew związaną z realizacją inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Szczególną uwagę należy zwrócić na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace należy prowadzić tak aby nie dopuścić do odkrycia, przesuszenia i uszkodzenia ich systemu korzeniowego. Wszystkie drzewa, których pnie mogą być w czasie realizacji prac budowlanych narażone na uszkodzenia mechaniczne, należy zabezpieczyć (np. poprzez deski, żerdzie lub siatki). Podczas prowadzenia robót ziemnych (wykopów) odsłonięte bryły korzeniowe drzewa należy zabezpieczać przed przesuszeniem poprzez podlewanie i przykrycie matą słomianą lub włókniną. Drzewa o zaburzonej statyce będące w dobrym stanie zdrowotnym należy poddać zabiegom pielęgnacyjno-sanitarnym (usuwanie posuszu z koron, cięcia techniczne). Należy dokonać nasadzeń zastępczych z gatunków rodzimych oraz przystosowanych do miejscowych wymagań siedliskowych. 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.

Aby ograniczyć ilość zderzeń ptaków z pojazdami na obszarach otwartych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni zaleca się planować lokalizację nasadzeń zieleni jak najdalej od głównej osi drogi oraz tworzyć je z rodzimych gatunków drzew i krzewów, które nie są atrakcyjne pod względem pokarmowym dla ptaków. Miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.

Prace prowadzone w sąsiedztwie gniazda bociana białego w Kolonii Snopków należy wykonać poza okresem lęgowym tj. w terminie od 15 sierpnia do 15 marca. Dotyczy to głównie prac związanych z użyciem ciężkiego, emitującego wysoki poziom hałasu sprzętu. Aby uniknąć tworzenia się „pułapek ekologicznych” związanych z oświetleniem terenu, należy na etapie



realizacji i eksploatacji stosować lampy sodowe, które wabią owady w mniejszym stopniu niż lampy rtęciowe. W celu zmniejszenia efektu bariery należy wykonać przejścia dla zwierząt małych i płazów, które zapewnią im swobodne przemieszczanie się w poprzek drogi. Światło przepustów należy zaprojektować w sposób umożliwiający wykonanie pótek oraz swobodną migrację zwierząt. Przejście powinno mieć przekrój prostokątny przekrój o minimalnych wymiarach 2 m × 1,5 m. Dno przepustów dla małych zwierząt i płazów powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej i posiadać wyrównaną powierzchnię.

Czas realizacji inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum, szczególnie na odcinku drogi przyległym do obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Ciemęgi”. Po zakończeniu prac teren inwestycji należy uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analiza wykonana będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Przed wydaniem niniejszej decyzji stronom został wyznaczony termin 7-dniowy do zapoznania się z aktami sprawy oraz na wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań – zawiadomienie z dnia 4 marca 2010 roku.

W powyższym terminie wpłynęły:

1. pismo Pana Stanisława Brzozowskiego z dnia 10.03.2010r. odnoszące się do budowy ekranów akustycznych na odcinku od ul. Zelwerowicza w kierunku do granicy miasta Lublin.
2. Pismo Urzędu Gminy Jastków z dnia 25.03.2010r. opiniujące pozytywnie proponowany sposób realizacji przedmiotowego zadania.
3. Pismo mieszkańców i właścicieli nieruchomości Gminy Jastków z dnia 15.03.2010r. popierające wariant A realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do pisma Pana Stanisława Brzozowskiego informuję, że w powyższym postępowaniu została w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko wykonana analiza emisji hałasu na odcinku od skrzyżowania ulicy Poligonowej z ul. Ducha do węzła Jakubowice. Przeprowadzone obliczenia akustyczne z zastosowaniem ekranów akustycznych dla wariantu A i B pozwolą na dotrzymanie standardów akustycznych w budynkach zagrożonych hałasem komunikacyjnym. Nowo budowane budynki mieszkalne należy sytuować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2009r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 56 poz. 461).

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej budowy drogi na środowisko w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadami wynika, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących wymagań ochrony środowiska. Planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należytym wypełnieniu warunków realizacji wymienionych w niniejszej decyzji.

Planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na obszary specjalnej ochrony siedlisk Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zapewniono stronom czynny w nim udział.

Na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U 2000 nr 98, poz 1071 z późn zm) decyzji został nadany rygor



natychmiastowej wykonalności. Klauzula nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest zasadna w świetle przedstawionych we wniosku z dnia 05.03.2010r. wyjaśnień. Ma to na celu ochronę bardzo ważnego interesu społecznego, jakim jest potrzeba realizacji planowanej inwestycji. Zamierzona inwestycja w dużym stopniu wpłynie na poprawę przepustowości istniejącego układu drogowego w mieście oraz na wzrost bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego. Zapewni lepsze warunki powiązań komunikacyjnych na szczeblu międzyregionalnym oraz przeniesie ruch tranzytowy na obwodnice. Realizacja projektu wpłynie na poprawę standardów komunikacyjnych miasta związanych z czasem podróży oraz zachowanie płynności ruchu. Dodatkowym czynnikiem uzasadniającym wniosek decyzji o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest ważny interes strony. Przedmiotowa inwestycja współfinansowana będzie ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013 Priorytet IV. Infrastruktura transportowa, Działanie IV.1 Infrastruktura drogowa współfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Nie dotrzymanie terminów przygotowania projektu do realizacji inwestycji grozi utratą środków.

W odniesieniu do planowanej inwestycji polegającej na budowie dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19 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. Ponadto z uwagi na rodzaj i charakterystykę inwestycji oraz brak powiązania z innymi przedsięwzięciami nie przewiduje się kumulowania wzajemnych oddziaływań i wpływu ich na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

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.) 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 opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz uzgodnienie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie 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. Urząd Gminy Niemce
ul. Lubelska 121
21-025 Niemce

3. Urząd Gminy Jastków
Panieńszczyzna
ul. Chmielowa 3
21-002 Jastków

4. Wydział Dróg i Mostów UM Lublin

5. Właściciele i współwłaściciele nieruchomości, których dotyczy planowana inwestycja zgodnie z wydrukiem z ewidencji gruntów w liczbie powyżej 20 stron powiadomieni o wydanej decyzji poprzez obwieszczenie.

6. a/a

Z up. PREZYDENTA MIASTA LUBLIN
D Y R E K T O R
Wydziału Ochrony Środowiska:

Marian Stani

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie
3. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie



Załącznik do decyzji Prezydenta Miasta Lublin OŚ.OŚ.III.7624-9/09 z dnia 30.03.2010r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

W ramach planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie dróg dojazdowych do węzła drogowego „Jakubowice” obwodnicy Miasta Lublin w ciągu dróg ekspresowych S12, S17 i S19, zakłada się wykonanie następujących prac:

1. budowa drogi głównej od ul. Willowej do węzła „Jakubowice”:

- klasa techniczna drogi – GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- prędkość projektowa – $V_p = 70$ km/h,
- prędkość miarodajna – $V_m = 90$ km/h,
- przekrój normalny – szlakowy,
- liczba jezdni – 2,
- liczba pasów ruchu – $2 \times 2 = 4$,
- szerokość jezdni – 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość pasa dzielącego – 3,00 m,

2. budowa drogi zbiorczej od węzła „Jakubowice” do istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 809 w miejscowości Kolonia Snopków:

- klasa techniczna drogi – Z (droga zbiorcza),
- prędkość projektowa – $V_p = 60$ km/h,
- przekrój normalny – szlakowy,
- liczba jezdni – 1,
- liczba pasów ruchu – 2,
- szerokość jezdni – 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość chodnika – 1,50 m,

3. budowa wiaduktu (w ciągu ulicy GP):

- liczba jezdni – 2,
- jezdnia prawa – od km 1+026,05 do km 1+155,35,
- jezdnia lewa od km 1+035,35 do km 1+164,65,
- długość ok. 130 m,
- konstrukcja betonowa, podpory słupowe,

4. budowa chodników i ścieżek rowerowych,

5. budowa dwóch przepustów pod ulicą tzw. tubosider dla obsługi ruchu rowerowego:

- km 0+327,50 (strona prawa), km 0+230,17 (strona lewa),
- km 0+646,00 (strona prawa), km 0+533,80 (strona lewa),
- długość 25 m i 35 m,
- konstrukcja stalowa z blachy falistej,

6. budowa dróg serwisowych,

7. budowa zjazdu ul. Zelwerowicza:

- klasa techniczna drogi – G (droga główna),
- długość 236 m,

8. budowa skrzyżowania z drogą gminną nr 106022L:

- liczba wlotów – 4,
- wloty na skrzyżowania:
 - droga nr 809 – trzypasowe,
 - drogi boczne – jednopasowe,
- wyloty ze skrzyżowania:
 - droga nr 809 – dwupasowe,
 - drogi boczne – jednopasowe,



- promienie wyokrąglające krawędzie jezdni: $R = 10,0$ m oraz $R = 12,0$ m,
- 9. skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2212L:
 - skrzyżowanie typu rondo średnie, jednopasowe,
 - liczba wlotów – 4,
 - średnica zewnętrzna 40,00 m,
 - średnica wyspy środkowej (bez pierścienia) – 25,00 m,
 - szerokość jezdni na rondzie – 5,00 m,
 - szerokość pierścienia – 2,50 m,
 - wloty i wyloty na rondo – jednopasowe,
 - szerokość wlotów:
 - droga nr 809 – 3,75 m,
 - drogi boczne – 3,50 m,
 - szerokość wylotów:
 - droga nr 809 – 4,50 m,
 - drogi boczne – 4,00 m,
 - promienie wyokrąglające krawędzie jezdni: $R = 12,0$ m, $R = 13,0$ m, $R = 14,0$ oraz $R = 15,0$ m,
- 10. skrzyżowanie z drogą gminną nr 105998L:
 - liczba wlotów – 3,
 - wloty na skrzyżowanie – jednopasowe (z wydzieleniem pasa ruchu dla relacji lewoskrętnych z drogi wojewódzkiej),
 - wyloty ze skrzyżowania – jednopasowe,
 - promienie wyokrąglające krawędzie jezdni: $R = 12,0$ m,
- 11. skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 809:
 - skrzyżowanie typu rondo małe, jednopasowe,
 - liczba wlotów – 4,
 - średnica zewnętrzna 40,00 m,
 - średnica wyspy środkowej (bez pierścienia) – 25,00 m,
 - szerokość jezdni na rondzie – 6,00 m,
 - szerokość pierścienia – 1,50 m,
 - wloty i wyloty z ronda – jednopasowe,
 - szerokość wlotów:
 - droga nr 809 – 3,75 m,
 - drogi boczne – 3,50 m,
 - szerokość wylotów:
 - droga nr 809 – 4,50 m,
 - drogi boczne – 4,00 m,
 - promienie wyokrąglające krawędzie jezdni: $R = 12,0$ m, $R = 13,0$ m, $R = 14,0$ oraz $R = 15,0$ m,
- 12. budowa zatok autobusowych przeznaczonych dla obsługi pojazdów komunikacji zbiorowej,
- 13. budowa dróg dojazdowych klasy technicznej D, przeznaczonych dla obsługi ruchu lokalnego,
- 14. budowa przepustów drogowych w miejscach istniejących lokalnych obniżen terenowych:
 - w km 3+031, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m × 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,56$ m³/s,
 - w km 3+652, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m × 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,88$ m³/s,
 - w km 5+212, prostokątny, żelbetowy, dwuotworowy, światło 2 × 3,00 m × 2,00 m, przepływ miarodajny $Q = 12,84$ m³/s,

- w km 5+827, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m × 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,56 \text{ m}^3/\text{s}$,
 - w km 6+330, prostokątny, żelbetowy, światło 2,00 m × 1,50 m, przepływ miarodajny $Q = 0,70 \text{ m}^3/\text{s}$,
15. budowa oznakowania drogowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
 16. budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Poligonowej – ul. Gen. B. Ducha – ul. Willowa,
 17. budowa oświetlenia drogowego,
 18. sieć wodociągowa:
 - budowana – długość 1500 m,
 - przebudowywana – długość 200 m,
 - zastosowany materiał – rury żeliwne sferoidalne i PCV,
 19. budowa sieci kanalizacji sanitarnej długości 150 m,
 20. sieć kanalizacji deszczowej:
 - budowana – długość 2600 m,
 - dodatkowe przykanaliki na skrzyżowaniach – 400 m,
 - wpusty deszczowe – 30 szt.,
 21. sieć gazowa – regulacja zasuw,
 22. przebudowa sieci telefonicznej – 400 m i regulacja komór,
 23. przebudowa kolidujących z projektowaną trasą istniejących urządzeń uzbrojenia terenu.

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

