



## PREZYDENT MIASTA LUBLIN

ul. Zana 38, 20-601 Lublin, tel.: 81 466 2600, fax: 81 466 2601

OŚ-OŚ-III.6220.92.2013

Lublin, dnia 05.12.2013

### DECYZJA

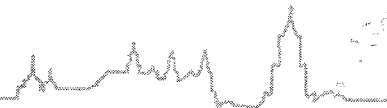
Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 77 ust. 1 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity z 2013 r., poz. 1235), a także § 3 ust. 1 pkt 60 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2010r., Nr 213, poz. 1397 ze zm.), w związku z art. 104, art. 107 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity z 2013 r. poz. 267) na wniosek Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie z dnia 23.08.2013 r.

#### orzekam

- I. Określić środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I – budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie III – budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną”.
- II. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.
- III. Nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity z 2013 r., poz. 267).

#### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Przedsięwzięcie obejmuje: zadanie I – budowę dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną; zadanie II – budowę przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną; zadanie III – budowę ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną”. Zakres inwestycji w ramach



zadania I obejmuje:

- ul. Muzyczną, w zakresie od skrzyżowania z ul. Krochmalną – ul. Gazową – ul. Młyńską (wraz ze skrzyżowaniem) do planowanego zjazdu na teren Stadionu Miejskiego oraz projekt skrzyżowania ul. Muzycznej z ul. Lubelskiego Lipca '80 oraz projekt zjazdu na teren Stadionu Miejskiego,
- ul. Lubelskiego Lipca '80, na odcinku od skrzyżowania z ul. Muzyczną do planowanego skrzyżowania z łącznikiem ul. Krochmalnej i ul. Lubelskiego Lipca '80 (wraz ze skrzyżowaniem),
- łącznik ul. Krochmalnej z ul. Lubelskiego Lipca '80 (umożliwiający dojazd do stadionu), wraz ze skrzyżowaniem z ul. Krochmalną,
- ul. Kawia, na odcinku od ul. Krochmalnej do końca zakresu ulicy,
- ul. Widok, na odcinku od ul. Kawiej do ul. Nadłącznej,
- ul. Nadłączną, w zakresie wynikającym z projektu skrzyżowania ulic Muzycznej, Krochmalnej, Gazowej i Młyńskiej.

W zakres zadania II wchodzi:

- budowa i przebudowa ulicy Lubelskiego Lipca '80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ulicy Muzycznej, wraz z projektem wiaduktu nad ul. Dworcową,
- ul. Dworcowa, na odcinku od ul. Młyńskiej do zjazdu na teren parkingu usytuowanego przy hali Targów Lubelskich.

W zakres zadania III wchodzi:

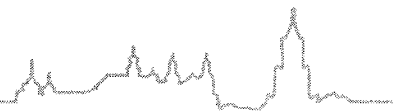
- budowa i przebudowa ulicy Muzycznej od zjazdu na teren Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ul. Głęboką, ulica Narutowicza.

Jak określono w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wielkość obszaru objętego rozbudową układu drogowego Lublina wyniesie około 40,04 ha. Budowa dróg dojazdowych do stadionu miejskiego będzie prowadzona zarówno w obrębie istniejącego pasa drogowego jak i po nowym śladzie. Ze względu na charakter inwestycji konieczne będzie zajęcie i przekształcenie dodatkowego terenu położonego poza granicami istniejącego pasa. Budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie będzie wymagała wyburzenia 2 budynków mieszkalnych oraz handlowych, gospodarczych i innych w ilości 48 sztuk, niezależnie od analizowanego wariantu przebiegu dróg. Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie zajdzie konieczność zajęcia terenu poza powierzchnię projektowanego pasa drogowego.

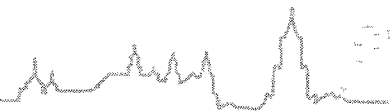
Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie odpowiedniej komunikacji kołowej, rowerowej i pieszej oraz powiązanie Stadionu Miejskiego w Lublinie z istniejącą i nowoprojektowaną siecią dróg publicznych.

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

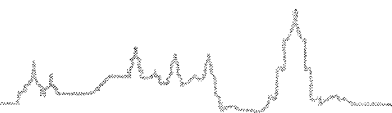
- 1) Przedsięwzięcie należy realizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i jak najmniejsze przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren należy przywrócić do poprzedniego stanu.
- 2) Zarówno realizacja, eksploatacja jak i likwidacja przedmiotowego



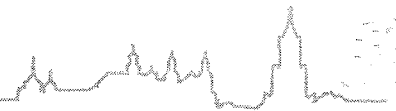
- przedsięwzięcia, nie mogą powodować przekroczeń dopuszczalnych norm poziomu hałasu w środowisku oraz standardów jakości powietrza atmosferycznego, zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
- 3) W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny prace budowlane należy przeprowadzać wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem prac, których uwarunkowania technologiczne wymagają prowadzenia pracy w porze nocnej.
  - 4) Wszelkie prace na etapie realizacji inwestycji należy prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, spełniającego wymagania przepisów w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu oraz w zakresie emisji spalin.
  - 5) Na etapie prowadzenia prac budowlanych należy wyłączać silniki maszyn i pojazdów w trakcie postoju i załadunku.
  - 6) W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy podejmować niezbędne działania mające na celu zminimalizowanie uciążliwości wynikających z nadmiernego pylenia i emisji substancji lotnych:
    - materiały należy sukcesywnie dowozić na teren budowy w miarę potrzeb wynikających z harmonogramu robót,
    - materiały sypkie należy transportować i magazynować, w sposób ograniczający emisję pyłów,
    - w miarę możliwości należy stosować materiały budowlane w postaci płynnej,
    - do podbudowy należy stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach zewnętrznych, ograniczając do minimum mieszanie kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy,
    - masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu,
    - minimalizowania negatywnego wpływu na jakość powietrza atmosferycznego należy szczególnie przestrzegać w obrębie zabudowy mieszkalnej.
  - 7) Zaopatrzenie w wodę na etapie realizacji inwestycji należy rozwiązać w oparciu o sieć wodociagową na warunkach określanych przez administratora tej sieci.
  - 8) Gospodarkę ściekami bytowymi na etapie realizacji inwestycji należy rozwiązać w oparciu o sanitariaty przenośne z wywozem ścieków bytowych do oczyszczania w oczyszczalni ścieków, zapewnianym przez wyspecjalizowane firmy uprawnione do transportu ścieków.
  - 9) Zaplecza budowy, bazy materiałowe i sprzętowe należy lokalizować poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych, poza terenami zalewowymi, poza obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także poza terenami ujęć wód i ich stref ochronnych. Lokalizacja na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych możliwa jest jedynie w przypadku braku racjonalnych rozwiązań alternatywnych i przy zastosowaniu dodatkowych rozwiązań chroniących środowisko.
  - 10) Zaplecza budowy, bazy materiałowe, paliwowe i sprzętowe należy uszczelnić bądź zlokalizować na terenie uszczelnionym.
  - 11) Zaplecza budowy, bazy materiałowe, paliwowe i sprzętowe, place budowy, należy wyposażać w sorbenty i/lub urządzenia służące do usuwania ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych dla środowiska. Wszelkie powstałe wycieki należy niezwłocznie zbierać i przekazywać odpowiednim



- podmiotom do unieszkodliwiania.
- 12)Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji, a prowadzone w zasięgu koryta Bystrzycy, jej bezpośrednim sąsiedztwie, w tym na terenach zalewowych, a także w zasięgu obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach nie posiadających naturalnej izolacji przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód podziemnych, na obszarach ujęć wód i ich stref ochronnych należy ograniczyć przestrzennie i czasowo do niezbędnego minimum.
  - 13)Prace budowlane na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także w rejonie wód powierzchniowych należy prowadzić przy niskich stanach wody i bez zakłócenia swobodnego spływu wód. Prace w obrębie doliny Bystrzycy należy prowadzić na możliwie najmniejszej powierzchni, celem minimalizowania zmaczenia i zanieczyszczania wody.
  - 14)Prace prowadzone w rejonie wód powierzchniowych należy prowadzić z uwzględnieniem zabezpieczeń przed ich zasypywaniem, znaczącym napływem zanieczyszczeń, w tym zawiesiny.
  - 15)Prace prowadzone w strefie 50 metrów od stopy wału po stronie odpowietrznej wałów przeciwpowodziowych należy zaplanować i zorganizować w sposób uwzględniający konieczność zapewnienia szczelności i stabilności tych wałów.
  - 16)Odwodnienia wykopów budowlanych nie mogą spowodować trwałego obniżenia zwierciadła wody, ani szkód na terenach sąsiednich.
  - 17)Niezanieczyszczone wody opadowe z wykopów budowlanych należy odprowadzać do gruntu w obrębie działek wnioskodawcy, po podczyszczeniu z zawiesiny w sposób nie powodujący szkód na terenach sąsiednich.
  - 18)Eksploatacja urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe musi być zgodna z zaleceniami zawartymi w instrukcji obsługi i konserwacji urządzeń oczyszczających, a czynności z nią związane należy zapisywać w zeszycie eksploatacji. Należy dokonywać regularnych przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe, co najmniej dwa razy w roku.
  - 19)Należy w miarę możliwości ograniczać stosowanie środków chemicznych do zimowego utrzymania drogi, za wyjątkiem przypadków, w których zastosowanie środków chemicznych wynika z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i z konieczności zapobiegania sytuacjom awaryjnym na drodze.
  - 20)Dopuszcza się stosowanie na drodze rodzajów środków chemicznych i niechemicznych określonych w obowiązujących przepisach dotyczących rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach na warunkach określonych w tych przepisach.
  - 21)Przynajmniej na odcinkach, na których poziom ryzyka zagrożenia wód płynących określono jako nieakceptowany, należy zastosować dodatkowe rozwiązania organizacyjne i techniczne ograniczające możliwość wystąpienia zdarzeń awaryjnych takie jak np. wprowadzenie lokalnych ograniczeń prędkości, zakazów wyprzedzania, specjalne zimowe utrzymanie dróg.
  - 22)Należy stosować takie surowce, produkty i materiały, a roboty prowadzić przy użyciu takich sposobów produkcji lub form usług, aby zminimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
  - 23)W trakcie prac związanych z realizacją inwestycji poza instalacjami i



- urządzeniami, mogą być wykorzystane odpady wymienione w obowiązujących przepisach w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami lub urządzeniami, przy zachowaniu warunków określonych w tych regulacjach.
- 24) Odpady inne niż niebezpieczne należy magazynować selektywnie, w wyznaczonych miejscach w odpowiednich oznakowanych pojemnikach, kontenerach lub luzem na utwardzonym podłożu w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska.
- 25) Odpady niebezpieczne należy magazynować selektywnie w odpowiednich pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonego w nich odpadu, posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym przedostaniem się odpadów do środowiska.
- 26) Wszystkie rodzaje odpadów należy przekazywać sukcesywnie, nie dopuszczając do ich nadmiernego nagromadzenia, w miarę możliwości do najbliższego położonego miejsca, w których mogą być przetworzone. Odpady należy przekazywać uprawnionym podmiotom posiadającym aktualne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.
- 27) Masy ziemne powstające w wyniku realizacji inwestycji należy w całości zagospodarować w granicach planowanej inwestycji pod warunkiem spełnienia przez nie standardów jakości gleby i ziemi.
- 28) Podczas prowadzenia prac ziemnych należy odpowiednio zabezpieczyć miejsca migracji zwierząt. Plac robót, zwłaszcza wykopy, należy ogrodzić 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.
- 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 płótem z żerdzi i desek o wymiarach 2 × 2 m. Grupy drzew muszą być zabezpieczone płótem o minimalnej wysokości 150 cm. Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczeń drzew.
- 30) Należy unikać prowadzenia prac w strefie korzeniowej drzew. Ewentualne prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie, poza okresem wegetacyjnym (tj. w miesiącach wrzesień – marzec). W przypadkach prowadzenia takich prac w okresie wegetacyjnym wykopy muszą być zabezpieczone matami słomianymi oraz należy polewać je wodą.
- 31) W strefie do 10 m od pni drzew nie mogą być lokalizowane place składowania materiałów budowlanych oraz należy unikać lokalizowania dróg dojazdowych do placu budowy.
- 32) Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie etapu realizacji inwestycji na ornitofaunę, wszelkie prace związane z wycinką drzew, należy wykonywać poza



sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia). Dopuszcza się realizację wycinki w trakcie sezonu lęgowego po przeprowadzeniu kontroli zasiedlenia przez specjalistę ornitologa. Kontrola taka powinna się odbyć najpóźniej na tydzień, przed planowaną wycinką.

- 33) Przed rozpoczęciem prac drogowych należy wykonać inwentaryzację stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w przewidywanej strefie wpływów dynamicznych (do 10 m od krawędzi jezdni). Inwentaryzacja powinna zawierać opis i dokumentację fotograficzną wszystkich istniejących przed rozpoczęciem prac uszkodzeń budynków.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu 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.):**

1) Ingerencję w podłoże należy ograniczyć do niezbędnego minimum tak, aby nie zakłócić stosunków wodnych. Planowane rozwiązania projektowe, a zwłaszcza związane z posadowieniem planowanego przedsięwzięcia, nie mogą zakłócać powiązań pomiędzy wodami powierzchniowymi, a podziemnymi.

2) Projektowany obiekt mostowy nie może powodować dodatkowej presji na elementy hydromorfologiczne jednolitej części wód (a przez to na elementy fizykochemiczne i biologiczne), w szczególności obiekt mostowy nie może ingerować w koryto rzeki Bystrzycy. Ingerencję pozostałych elementów planowanego przedsięwzięcia (infrastruktury towarzyszącej) w koryto rzeki Bystrzycy należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

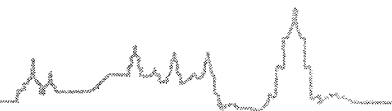
3) Projekt całości inwestycji musi uwzględniać rozwiązania zapewniające ochronę przed powodzią, w tym rozwiązania umożliwiające bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych, a także konieczność zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych.

4) Lokalizację i parametry elementów systemu odwodnienia planowanego przedsięwzięcia, a także mostu nad Bystrzycą, należy zaprojektować w sposób nie powodujący szkód na terenach sąsiednich przy uwzględnieniu konieczności bezpiecznego przeprowadzenia spływów powierzchniowych z przynależnej do planowanego przedsięwzięcia zlewni, a także uwzględniając przepływy Bystrzycy.

5) W projekcie planowanego przedsięwzięcia należy uwzględnić rozwiązania chroniące wody podziemne ujmowane na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia, a w szczególności rozwiązania służące wyeliminowaniu potencjalnego wpływu zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych na wody podziemne ujmowane na terenie ujęcia wody Centralna.

6) W projekcie odwodnienia terenu inwestycji należy dążyć do ograniczenia w maksymalnym możliwym stopniu spływu wód opadowych i roztopowych z terenów zurbanizowanych i odprowadzania ich do wód powierzchniowych – należy dążyć do maksymalnego możliwego zagospodarowywania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania.

7) W projekcie odwodnienia terenu inwestycji należy wziąć pod uwagę ilości i



jakość odprowadzanych wód opadowych, a także aktualny stan odbiorników.

8) Rozwiązania projektowe nie mogą utrudniać osiągania celów środowiskowych ustalonych dla jednolitych części wód w planie gospodarowania wodami.

9) Rozwiązania projektowe nie mogą powodować znaczących zmian w wielkości i dynamice przepływu wód i wynikającym z nich połączenia z wodami podziemnymi Bystrzycy od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia.

10) Należy zastosować rozwiązania służące oczyszczaniu wód opadowych i roztopowych przed odprowadzaniem ich do odbiornika.

11) Wymagany minimalny stopień oczyszczenia wód opadowych i roztopowych przed wprowadzeniem do odbiornika: zawiesina ogólna nie może przekraczać 100 mg/l, a węglowodory ropopochodne – 15 mg/l. Jednocześnie parametry urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe – osadników i separatorów – należy dobrać biorąc pod uwagę ilości i jakość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, a także stan odbiornika i wymagane do osiągnięcia dla określonego stanu jednolitych części wód wskaźniki zanieczyszczeń.

12) Przynajmniej na odcinkach, na których poziom ryzyka zagrożenia wód płynących określono jako nieakceptowany, w projekcie należy uwzględnić rozwiązania zabezpieczające przed spływem substancji niebezpiecznych do środowiska, w tym zabezpieczenia umożliwiające odcięcie dopływu substancji niebezpiecznych do odbiorników wraz z wodami opadowymi i roztopowymi.

13) Obiekt mostowy na Bystrzycy należy dostosować do pełnienia roli przejścia dla zwierząt małych.

**II. Stwierdzić, że dla przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż nie zalicza się do grupy obiektów stwarzających takie zagrożenie.**

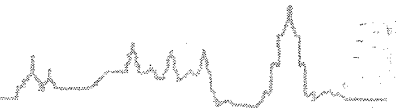
**III. Stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U., z 2008r., Nr 199, poz. 1227 ze zm.).**

**IV. Stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia postępowania w zakresie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

**V. Dla przedsięwzięcia zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem działań dotyczących zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

**VI. Określić obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

Przedsięwzięcie nie wymaga utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.



## **VII. Określić obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia.**

Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

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 obejmuje:

- przeprowadzenie kontrolnych pomiarów natężenia hałasu zgodnie z metodyką referencyjną w miejscach najbardziej narażonych na uciążliwość spowodowaną ruchem samochodów i przy obiektach szczególnie chronionych o następującej, orientacyjnej lokalizacji:

- a) punkt pomiarowy nr 1 w km 1+330, prawa strona drogi (ul. Muzyczna),
- b) punkt pomiarowy nr 2 w km 1+150, lewa strona drogi (ul. Muzyczna),
- c) punkt pomiarowy nr 3 w km 0+950, prawa strona drogi (ul. Muzyczna),
- d) punkt pomiarowy nr 4 w km 0+430, prawa strona drogi (ul. Muzyczna),
- e) punkt pomiarowy nr 5 w km 1+020, lewa strona drogi (ul. Lubelskiego Lipca '80),
- f) punkt pomiarowy nr 6 w km 0+300, lewa strona drogi (ul. Krochmalna),
- g) punkt pomiarowy nr 7 w km 0+500, prawa strona drogi (ul. Krochmalna),

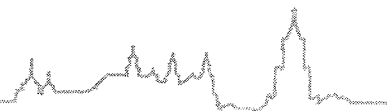
- określenie czy istnieje konieczność zastosowania zabezpieczeń mających na celu utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany na tych odcinkach drogi gdzie zasięg oddziaływania hałasu spowoduje przekroczenie poziomów dopuszczalnych.

W przypadku braku możliwości technicznych zastosowania rozwiązań chroniących środowisko w postaci n.p. ekranów akustycznych, oddziaływania akustyczne należy zminimalizować poprzez wymianę stolarki okiennej.

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

### **Uzasadnienie**

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie z siedzibą przy ul. Krochmalnej 13 j w Lublinie działając przez pełnomocnika firmę EKKOM Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Wadowickiej 8 i, 30-415 Kraków dnia 23 sierpnia 2013 r. wystąpił z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I – budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą



techniczną. Zadanie III – budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną”.

Inwestor zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity z 2013 r., poz. 1235), 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 obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 w powiązaniu z § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) wnioskowane przedsięwzięcie zaliczone zostało do obiektów mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

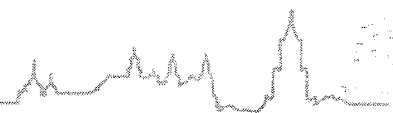
Przedmiotowe przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane w obrębie miasta Lublin na granicy trzech dzielnic: Za Cukrownią, Śródmieście oraz Rury i polegać będzie na budowie dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Inwestycja obejmie swym zasięgiem ulice: Muzyczną, Krochmalną, Gazową, Młyńską, Lubelskiego Lipca'80, Kawia, Widok, Nadłączną, Dworcową, Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką. Prace nad nowym układem drogowym podzielone zostały na trzy zadania.

Celem przedsięwzięcia jest zapewnienie odpowiedniej komunikacji kołowej, rowerowej i pieszej oraz powiązanie Stadionu Miejskiego w Lublinie z istniejącą i nowoprojektowaną siecią dróg publicznych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie sytuacja niepodjęmowania przedsięwzięcia sprowadza się do sytuacji pozostawienia obecnego układu komunikacyjnego w rejonie Stadionu Miejskiego oraz dokonywania bieżących napraw i remontów, związanych z utrzymaniem nawierzchni drogowych.

Cykliczne imprezy o charakterze masowym, wynikające z funkcjonowania Stadionu Miejskiego wymagać będą dostosowanego względem tego obiektu układu komunikacyjnego, cechującego się odpowiednią przepustowością i poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego co uzasadnia konieczność realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Ponadto w dniu 22.11.2013 r. wnioskodawca wystąpił o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 ust. 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. W uzasadnieniu przedstawiono, że na realizację zadania I – budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną zostało przyznane dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego 2007-2013 dla projektu pod nazwą „Budowa Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z zagospodarowaniem przylegającego terenu”. Natomiast dla Zadania II i Zadania III wystąpiono o przyznanie dofinansowania z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013. Klauzula nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest zasadna w świetle przedstawionych we wniosku wyjaśnień. Ponadto realizacja inwestycji ma 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 oraz umożliwi dojazd do nowo powstającego w przestrzeni publicznej obiektu sportowo – rekreacyjnego.

Biorąc powyższe pod uwagę pozytywnie rozpatrzono wniosek o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Pismem z dnia 28.08.2013 r. Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Lublin wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z wnioskiem o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

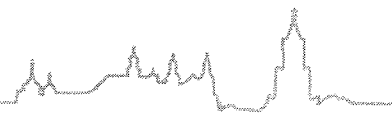
Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem z dnia 05.09.2013r., znak: NZ-700.1/79/2013 odstąpił od wydania opinii w przedmiotowej sprawie nie zgłaszając zastrzeżeń do planowanej inwestycji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie wydał opinię z dnia 13.09.2013 r., znak: WOOŚ.4240.162.2013.PP stwierdzającą, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 Ustawy.

Realizując zapis art. 63 ust. 1, ust. 5 i ust. 6 Ustawy, dnia 16.09.2013 r. Prezydent Miasta Lublin wydał postanowienie znak: OŚ-OŚ-III.6220.92.2013 stwierdzające, że dla ww. przedsięwzięcia wymagane jest sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko w zakresie określonym w art. 66 ust. 1 Ustawy.

W dniu 19.09.2013 r. Inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I – budowa dróg dojazdowych do stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie III – budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną” wraz z załącznikami, opracowany przez EKKOM Sp. z o. o. ul. Wadowicka 8 i, 30-415 Kraków w osobach dr inż. Janusz Bohatkiewicz, mgr inż. Maciej Hałucha, mgr inż. Łukasz Pasternak, mgr Iwona Gąsak, mgr inż. Magdalena Drach, mgr inż. Anna Konieczna, mgr inż. Wojciech Ciszynski

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono warianty inwestycji. Przedstawione w raporcie o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko warianty, w tym wariant proponowany przez wnioskodawcę jednocześnie najkorzystniejszy dla środowiska oraz wariant alternatywny są wariantami technologicznymi. Wariantowanie lokalizacyjne w przypadku realizacji dróg, które są dowiązane do istniejącego układu komunikacyjnego, w mieście nie ma zastosowania. W przypadku analizowanej inwestycji wzięto pod uwagę wariantowanie technologiczne przejścia przez rzekę Bystrzycę oraz budowy estakady nad ul. Dworcową.

W przypadku obiektu mostowego na rzece Bystrzyca w wariantcie I preferowanym projektowany jest most o konstrukcji łukowej, żelbetowej, z jazdą dołem.



Most został zaprojektowany jako ustrój wolnopodparty, jednoprzęsłowy. Ustrój nośny obiektu stanowią dwa dźwigary żelbetowe zlokalizowane na zewnątrz pomostu wraz z podwieszonymi do nich poprzecznikami. Pomost stanowi żelbetowa konstrukcja płytowo-belkowa oparta na poprzecznikach.

W wariantcie II projektowany jest most o konstrukcji płytowo belkowej, zespolonej, z jazdą górą. Jest to ustrój nośny, trójprzęsłowy, swobodnie podparty z belek prefabrykowanych typu „T”. W przekroju poprzecznym zastosowano 23 belki prefabrykowane. Całkowita konstrukcja ustroju nośnego wynosi 1,24 m dla przęsła skrajnych oraz 1,34 m dla przęsła środkowego. Podpory skrajne projektowane są jako żelbetowe przyczółki masywne ze skrzydłami podwieszonymi, a podpory pośrednie jako ramownice filarowe stężone górami oczepem żelbetowym. Posadowienie obiektu projektowane jest jako bezpośrednie.

W przypadku estakady nad ul. Dworcową wariant I zakłada konstrukcję płytowo-belkową, zespoloną (beton-beton), z jazdą górą. Projektowany jest ustrój nośny, trójprzęsłowy, swobodnie podparty z belek prefabrykowanych typu „T”. Podpory skrajne projektowane są jako żelbetowe przyczółki masywne ze skrzydłami podwieszonymi, a podpory pośrednie jako ramownice filarowe. Posadowienie obiektu projektowane jest jako pośrednie, na palach.

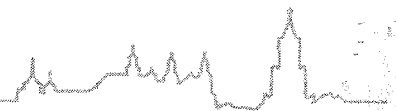
Wariant II to estakada o konstrukcji płytowo-belkowej, zespolonej (stal-beton), z jazdą górą. Estakada została zaprojektowana, jako ustrój wolnopodparty, trójprzęsłowy. Ustrój nośny stanowiąca blachownice stalowe. Stężenia belek projektowane są z kształtowników stalowych. Pomost stanowi płyta żelbetowa zespolona z belkami za pomocą stalowych łączników. Podpory skrajne projektowane są jako żelbetowe przyczółki masywne ze skrzydłami podwieszonymi, a podpory pośrednie jako ramownice filarowe. Posadowienie obiektu projektowane jest jako pośrednie, na palach.

W przypadku przejścia przez Bystrycę wariant I jest rozwiązaniem bardziej bezpiecznym z uwagi na mniejsze zagrożenie powstawania ewentualnych zatorów w rzece ze względu na brak filarów w korycie rzeki. Z tego samego względu będzie również występowała znacznie mniejsza ingerencja w istniejący ciek oraz żyjące tam zwierzęta podczas realizacji inwestycji.

W przypadku budowy estakady nad ulicą Dworcową wariant I pierwszy będzie znacznie bardziej korzystny dla środowiska. Pomimo większej smukłości ustroju niosącego, wariant II wymaga utrzymania obiektu związanego z koniecznością okresowego antykorozyjnego zabezpieczania elementów konstrukcyjnych. Wariant I nie wymaga takowej potrzeby, ponadto jego realizacja jest znacznie krótsza w porównaniu do wariantu II.

Zarówno dla obiektu mostowego jak i estakady wariant I preferowany przez inwestora jest równocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, o najmniejszym oddziaływaniu m.in. na środowisko wodno-gruntowe.

W dniu 24.09.2013 r. przedłożony raport wraz załącznikami przekazano do uzgodnienia przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lublinie pismem z dnia 27.09.2013 r., znak:NZ-700.2/15/2013 odstąpił od wydania opinii w przedmiotowej sprawie nie zgłaszając zastrzeżeń. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 24.10.2013 r., znak: WOOŚ.4242.77.2013.PP wezwał do uzupełniania raportu. EKKOM Sp. z o. o.



działająca w imieniu Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie dnia 31.10.2013 r. przedłożyła Aneks nr 1 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W myśl art. 33 ust. 1 Ustawy po otrzymaniu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko została wszczęta procedura z udziałem społeczeństwa. Organ do publicznej wiadomości podał informacje o:

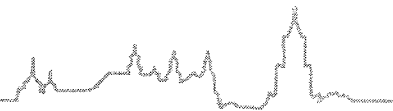
- przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- wszczęciu postępowania,
- przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie;
- organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień;
- możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- możliwości składania uwag i wniosków;
- sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania;
- organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

Obwieszczenie w sprawie trwających 21 dni konsultacji społecznych (od dnia 27.09.2013 r. do dnia 17.10.2013 r.) zamieszczone było na tablicy ogłoszeń, w BIP-ie Urzędu Miasta Lublin oraz w pobliżu planowanej inwestycji w dniach od 25.09.2013 r. do 18.10.2013 r. Z uwagi na złożony w dniu 31.10.2013 r. Aneks nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko ponownie ogłoszono konsultacje społeczne. Poprzez obwieszczenie podano do publicznej wiadomości informacje o możliwości składania uwag i wniosków w ramach prowadzonego postępowania w terminie 21 dni od dnia 04.11.2013 r. do dnia 24.11.2013 r.

W ramach prowadzonych konsultacji społecznych do organu wpłynęły dnia 17.10.2013 r. uwagi i wnioski Rady Kultury Przestrzeni przy Prezydencie Miasta Lublin oraz Towarzystwa dla Natury i Człowieka z siedzibą przy ul. Głębokiej 8A, 20-612 Lublin. Jednocześnie towarzystwo dla Natury i Człowieka wniosło o uznanie za stronę postępowania. Dnia 28.10.2013 r. organ prowadzący postępowanie, na podstawie art. 44 ust. 1 Ustawy wydał postanowienie dopuszczające Towarzystwo dla Natury i Człowieka do udziału na prawach strony w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia p.n. „Budowa dróg dojazdowych do stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I – budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie III – budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną”.

We wnioskach organizacji ekologicznych zostały przedstawione następujące uwagi:

- w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono 2 warianty, jednak żadnego nie można uznać za racjonalny, należałoby wprowadzić różne warianty rozwiązań skrzyżowania ul. Lubelskiego Lipca 80 i ul. Dworcowej,
- w nikłym stopniu poruszono temat wpływu inwestycji na powierzchnię ziemi oraz nie zaprezentowano w formie graficznej wpływu przedmiotowej inwestycji na krajobraz.,
- w ocenie stanu powietrza w obu wariantach wskazano przekroczone stężenia



dwutlenku azotu po oddaniu inwestycji do użytkowania,  
- w raporcie nie przedstawiono prognozy natężenia ruchu i nie uwzględniono potrzeb pieszych.

Przedstawione uwagi i wnioski złożone w organie w ramach prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa odnosiły się w swojej treści do przyjętych rozwiązań projektowych i technicznych. W związku z powyższym przekazano je za pismem do pełnomocnika wnioskodawcy. W piśmie z dnia 12 listopada 2013 r. działająca z upoważnienia Zarządu Dróg i Mostów, EKKOM Sp. z o. o. odniosła się do wszystkich uwag.

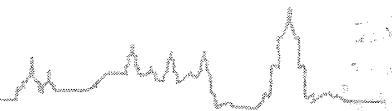
W treści niniejszej decyzji odniesiono się do uwag dotyczących oddziaływań planowanej inwestycji na środowisko. Przedstawiono szczegółowo opis wariantów, wpływ planowanej inwestycji na powierzchnię ziemi oraz krajobraz, opisano oddziaływania planowanej inwestycji na powietrze. W uzupełnieniu należy wyjaśnić, że przyjęte rozwiązania do projektu wynikają z obowiązujących przepisów prawa dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Realizacja wiaduktu przeprowadzającego ul. Lubelskiego Lipca 80 nad ul. Dworcową jest technicznie uzasadniona z uwagi na ukształtowanie wysokościowe wylotu z istniejącego skrzyżowania ul. Lubelskiego Lipca 80 przy Placu Bychawskim.

Organ prowadzący postępowanie przeanalizował uzgodnienia organów opiniujących, przedłożony raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko wraz z załącznikami, w tym aneksem złożonym na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 10.04.2012r. oraz stwierdził co następuje.

Na etapie realizacji oddziaływanie planowanej inwestycji na lokalny klimat akustyczny będzie spowodowane prowadzeniem prac ziemnych, budowlanych i montażowych na terenie planowanej inwestycji. Stwierdzono, że emisję hałasu na etapie realizacji będzie cechować duża dynamika zmian w czasie, niezorganizowanie oraz brak kumulacji w środowisku. Wszelkie negatywne oddziaływania na klimat akustyczny ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W celu maksymalnego ograniczenia uciążliwości etapu realizacji przedsięwzięcia poszczególne prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, (za wyjątkiem tych prac technologicznych, które wymagają pracy również w porze nocy) oraz nie dopuszczać do sytuacji nadmiernej eksploatacji sprzętu budowlanego i pozostawiania uruchomionych na biegu jałowym maszyn i pojazdów podczas postoju i załadunku. Stosowany sprzęt budowlany musi być sprawny technicznie oraz spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2002 r., nr 263, poz. 2202 z późn. zm.). Czas etapu realizacji należy skrócić do niezbędnego minimum. W przypadku stosowania maszyn i narzędzi generujących drgania (walce wibracyjne) na odcinkach drogi sąsiadujących z terenami zabudowy mieszkaniowej, należy przedsięwziąć dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne w celu nie dopuszczenia do pogorszenia warunków bytowania ludzi oraz stanu konstrukcyjnego budynków mieszkalnych.

Głównym źródłem hałasu kształtującym lokalny klimat akustyczny jest ruch pojazdów na istniejącym układzie komunikacyjnym w postaci ulic Narutowicza, Głębokiej, Krochmalnej, Nadbystrzyckiej, Młyńskiej, Lubelskiego Lipca 80 oraz w mniejszym stopniu linii kolejowej oraz zakładów przemysłowych. W strukturze ruchu

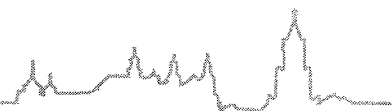


występują również pojazdy ciężkie.

Jak określono w raporcie klasyfikacji terenu w otoczeniu projektowanych dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego ze względu na obszary chronione pod względem akustycznym przeprowadzono w oparciu o funkcje terenów przypisaną w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (uchwała nr 1688/LV/2002 Rady Miejskiej w Lublinie z dnia 26 września 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina – część II - Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 2002 r., nr 124 poz. 2671 z późn. zm.), natomiast na terenach dla których nie ma obowiązujących planów klasyfikacji dokonano zgodnie z pismem z Urzędu Miasta Lublin znak: OŚ-OŚ-IV.6254.2.1.2012 z dnia 13 kwietnia 2012 r.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w otoczeniu terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, terenów szpitali w miastach, dla których dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120 poz. 826 z późn. zm.) wynoszą  $L_{AeqD} = 61$  dB w porze dnia i  $L_{AeqN} = 56$  dB w porze nocy w odniesieniu do hałasu komunikacyjnego. Ponadto w otoczeniu planowanych dróg znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, tereny rekreacyjno - wypoczynkowe, dla których dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku wynoszą  $L_{AeqD} = 65$  dB w porze dnia i  $L_{AeqN} = 56$  dB w porze nocy w odniesieniu do hałasu komunikacyjnego.

W celu określenia skali i zasięgu emitowanego do środowiska hałasu z przedmiotowej drogi w raporcie wykonano analizę akustyczną dla perspektywy czasowej na lata 2014 i 2029 posiłkując się prognozą ruchu pojazdów z podziałem na pojazdy lekkie i ciężkie. W obliczeniach uwzględniono jako ekrany akustyczne wszystkie budynki zlokalizowane wzdłuż drogi w najbliższym jej otoczeniu tj. w pierwszej linii zabudowy. W wyniku przeprowadzonych obliczeń wykazano, że niektóre budynki mieszkalne, zlokalizowane w rejonie skrzyżowania ul. Krochmalnej, Gazowej, Młyńskiej i Nadłacznej, a także przy ul. Muzycznej na odcinku od mostu nad rzeką Bystrzyca do skrzyżowania z ul. Narutowicza i ul. Głęboką, znajdują się na granicy wartości dopuszczalnych hałasu w horyzoncie czasowym dla roku 2029. Po uwzględnieniu błędu obliczeniowego zastosowanego modelu obliczeniowego ( $\pm 1,5$  dB) stwierdzono, że przekroczenia te są zbliżone do wartości poziomów dopuszczalnych. W związku z powyższym w raporcie odstąpiono od podania propozycji zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych na rzecz nałożenia obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej w celu zweryfikowania wykonanych w raporcie symulacji, prognoz, zastosowanych metod oceny trafności wyboru środków zapobiegawczych i łagodzących oraz określenia rzeczywistego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia w zakresie hałasu. W sentencji niniejszej decyzji nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawienia właściwemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W analizie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomu hałasu zgodnie z metodyką referencyjną w miejscach wskazanych w sentencji, łącznie z pomiarami rzeczywistego natężenia ruchu. W analizie porealizacyjnej należy określić czy na podstawie rzeczywistego oddziaływania ruchu drogowego na lokalny klimat akustyczny,



ustalonego z uwzględnieniem pomiarów poziomu hałasu, istnieje konieczność zastosowania dodatkowych zabezpieczeń, mających na celu utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie lub zmniejszanie poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany na tych odcinkach drogi, gdzie zasięg oddziaływania hałasu w sposób negatywny wpłynie tereny chronione przed hałasem na podstawie obowiązujących przepisów – aktualnie w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. nr 120 poz. 826 z późn. zm.). Miejsca gdzie pomierzone wartości będą przekraczały dopuszczalne poziomy hałasu należy poddać szczegółowej analizie w celu dokładnego określenia skali i zasięgu występowania ponadnormatywnego oddziaływania. Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane, opracowana analiza porealizacyjna stanowić będzie podstawę do utworzenia na tym terenie obszaru ograniczonego użytkowania.

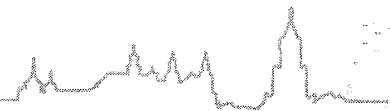
W zakresie oddziaływań drgań w obszarze planowanej inwestycji można się spodziewać negatywnych oddziaływań na etapie realizacji inwestycji z uwagi na prace ciężkiego sprzętu n.p. typu walce wibracyjne. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnych oddziaływań. W związku z powyższym, zgodnie z zapisami raportu należy przed rozpoczęciem prac drogowych wykonać inwentaryzację stanu technicznego wszystkich budynków znajdujących się w przewidywanej strefie wpływów dynamicznych t.j. do 10 m od krawędzi jezdni. W inwentaryzacji zamieścić opis oraz dokumentację fotograficzną wszystkich istniejących uszkodzeń budynków powstałych przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń budynków powstałych w wyniku robót budowlanych po zakończeniu prac należy doprowadzić uszkodzone zabudowania do stanu pierwotnego lub przewidzieć rekompensatę w postaci odszkodowań dla właścicieli budynków.

Z informacji o wpływie planowanego przedsięwzięcia na jakość powietrza wynika, że jego realizacja będzie źródłem uciążliwości związanych z emisją spalin pochodzących z pracujących maszyn i środków transportu, pyłów powstających przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz substancji odorotwórczych, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

Oddziaływanie inwestycji w okresie budowy będzie miało charakter okresowy, ograniczony do czasu realizacji inwestycji. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie budowy należy stosować dostępne rozwiązania ograniczające emisje pyłów oraz technologie jak najmniej uciążliwe dla środowiska określone w pkt 2 sentencji niniejszej decyzji.

W raporcie zawarto informację, że w ujęciu stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego strefa lubelska została zakwalifikowana do klasy C z uwagi na wystąpienie ponadnormatywnej liczby stężeń 24-godzinnych pyłu zawieszonego PM10. Na podstawie informacji o aktualnym stanie zanieczyszczenia powietrza, zawartej w piśmie Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska znak: WMŚ.7016.1.109.2013 z dnia 5 września 2013 r. stwierdzono, że w stanie istniejącym w rejonie ul. Muzycznej nie występują przekroczenia standardów jakości powietrza atmosferycznego, określonych w Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2008 r. poz. 1031).

Eksploatacja przedmiotowych dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie



generować będzie zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach samochodowych. W celu określenia skali i zasięgu emitowanych do powietrza atmosferycznego zanieczyszczeń w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykonano analizę emisji zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, w oparciu o natężenie ruchu komunikacyjnego z podziałem na poszczególne rodzaje pojazdów. Substancjami poddanymi analizie były następujące związki chemiczne: benzen, tlenki azotu, dwutlenek siarki, ołów, pył zawieszony (frakcja PM 10 i PM 2,5), tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Obliczeń dokonano w perspektywie czasowej na rok 2013 (stan obecny) oraz po realizacji przedsięwzięcia w latach 2014 i 2029.

Na podstawie przeprowadzonej w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizy wpływu funkcjonowania przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego stwierdzono, że łączna emisja zanieczyszczeń będzie znajdować się na niskim poziomie oraz nie wpłynie na pogorszenie stanu powietrza atmosferycznego w rejonie projektowanego mostu jak również nie przyczyni się do przekroczeń dopuszczalnych norm stężeń substancji zanieczyszczających, określonych w zapisach Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. nr 16 poz. 87) i Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031).

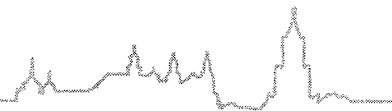
Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na wody podziemne i powierzchniowe, zwłaszcza na etapach realizacji i eksploatacji.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 406 Niecka Lubelska (Lublin), zbiornika o charakterze szczelinowo – porowym w utworach kredy górnej. Teren ten znajduje się w zasięgu wydzielonej jednolitej części wód podziemnych nr 107. Stan ilościowy jednolitej części wód jest zły (w subczęści). Jednolita część wód podziemnych jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M. P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549) ustalono dla niej odstępstwa czasowe od osiągnięcia celów środowiskowych uzasadnione znaczącym poborem wód podziemnych z poziomu kredowego przez ujęcia aglomeracji lubelskiej.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi oddziaływanie na środowisko w zakresie poboru zasobów wodnych. Woda będzie pobierana na cele bytowe pracowników budowy, a także na cele technologiczne. Zaopatrzenie w wodę na etapie realizacji inwestycji należy rozwiązać w oparciu o sieć wodociagową na warunkach określanych przez administratora tej sieci. Ze względu na ograniczone w czasie trwanie etapu realizacji inwestycji nie przewiduje się, aby zużycie zasobów wodnych związane z tą fazą mogło spowodować znacząco negatywne skutki dla wód podziemnych i nieosiągnięcie odsuniętych w czasie celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód podziemnych.

Inwestycja nie będzie powodowała bezpośrednich oddziaływań na ilościowy stan zasobów wód podziemnych w fazie eksploatacji. Projektując sposób odwodnienia terenu inwestycji należy dążyć do ograniczenia w maksymalnym możliwym stopniu spływu wód opadowych i roztopowych z terenów zurbanizowanych i odprowadzania ich do wód powierzchniowych. Wody opadowe i roztopowe należy w maksymalny możliwy sposób zagospodarowywać w miejscu ich powstawania.

Na potrzeby inwestycji w sąsiedztwie rzeki Bystrzycy przeprowadzono badania hydrogeologiczne w 4 punktach badawczych. Jak wynika z aneksu do raportu



o oddziaływaniu na środowisko na podstawie tych badań można stwierdzić, że zwierciadło wód ma charakter swobodny, a w miejscach zalegania na granicy kredy i czwartorzędu warstwy zwietrzałej – charakter naporowy. Głębokość zalegania zwierciadła wody w otworach badawczych określono na 2,6 m p.p.t. i 3,0 m p.p.t. po zachodniej stronie Bystrzycy, a także 5,0 m p.p.t. i 1,5 m p.p.t. po stronie wschodniej. W okresach intensywnych opadów deszczu, topnienia pokrywy śniegowej, a także zmian lokalnych warunków wodnych i poziomu wody w Bystrzycy, poziom zwierciadła wód podziemnych może się wahać o 1 m. Większość z tych odwiertów wykazała obecność gruntów półprzepuszczalnych lub słabo przepuszczalnych nad zwierciadłem wody.

Z uwagi na płytkie zaleganie wód podziemnych (częściowo na terenie objętym planowanym przedsięwzięciem) w trakcie realizacji inwestycji może wystąpić konieczność odwodnienia wykopów budowlanych. Odwodnienie należy realizować w sposób nie powodujący trwałego zakłócenia stosunków wodnych i wystąpienia szkód na terenach sąsiednich. Również z uwagi na istniejące uwarunkowania lokalizacyjne, ingerencję w podłoże należy ograniczyć do niezbędnego minimum, aby nie zakłócić stosunków wodnych.

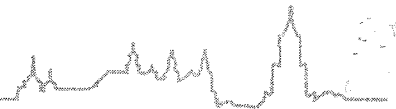
Jako podstawowy sposób posadowienia konstrukcji zaproponowano zastosowanie pali. Jedynie lokalnie planuje się wymianę nienośnych pokładów gruntu (np. pod drogi serwisowe czy zjazdy). Planowane rozwiązania projektowe, a zwłaszcza związane z posadowieniem planowanego przedsięwzięcia, nie mogą zakłócać powiązań pomiędzy wodami powierzchniowymi, a podziemnymi. Natomiast w przypadku jeżeli wykopy budowlane zostaną zalane wodami opadowymi w wyniku nawalnych opadów deszczu, wody takie należy po podczyszczeniu z zawiesiny odprowadzić do gruntu w obrębie działek wnioskodawcy, w sposób nie powodujący szkód na terenach sąsiednich.

Z uwagi na brak pokrywy izolującej nad stropem warstwy wodonośnej wody GZWP Nr 406 charakteryzują się wysokim i bardzo wysokim stopniem zagrożenia. Jednak stan chemiczny wydzielonej w tym obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 107 jest dobry. Jednolita część wód znajduje się w wykazie obszarów chronionych z uwagi na wykorzystanie na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

W rejonie planowanej inwestycji zlokalizowane są 3 ujęcia wód podziemnych w odległości do 200 m od planowanej inwestycji. Najbliżej względem planowanego przedsięwzięcia jest położone ujęcie wody „Centralna”.

Wspomniane wyżej uwarunkowania terenowe, w tym brak izolacji warstw wodonośnych, płytkie zaleganie wód podziemnych, wymuszają zastosowanie odpowiednich rozwiązań chroniących środowisko, zwłaszcza na etapie realizacji. Aby wyeliminować potencjalny wpływ inwestycji na etapie realizacji na jakość wód podziemnych, ale też powierzchniowych, należy zastosować odpowiednie rozwiązania organizacyjne i techniczne w zakresie prowadzenia prac realizacyjnych, lokalizacji i organizacji zaplecza budowy określone w pkt 2 sentencji niniejszej decyzji.

Z uwagi na lokalizację inwestycji w sąsiedztwie ujęcia wody Centralna i projektowanej strefy ochronnej B, a także w zasięgu strefy ochronnej A, w projekcie planowanego przedsięwzięcia należy uwzględnić rozwiązania chroniące wody podziemne ujmowane na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia, a w szczególności rozwiązania służące wyeliminowaniu potencjalnego

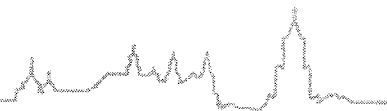


wpływu zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych na wody podziemne ujmowane na terenie ujęcia wody Centralna. Jak wynika z aneksu do raportu w związku z eksploatacją inwestycji nie występuje nieakceptowany poziom ryzyka wystąpienia sytuacji awaryjnej stanowiącej zagrożenie dla wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę obiektu mostowego nad rzeką Bystrzycą gdzie rzeka ma charakter uregulowany, oczyszczony. Ten odcinek Bystrzycy stanowi część jednolitej części wód powierzchniowych JCWP „Bystrzyca od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia”. Jest to naturalna część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. W planie gospodarowania wodami ustalono dla niej odstępstwa czasowe od osiągnięcia celów środowiskowych uzasadnione brakiem możliwości technicznych ograniczenia niekorzystnego oddziaływania działalności antropogenicznej na stan jednolitej części wód. Dobry stan wód ma być osiągnięty do roku 2021 lub najpóźniej do 2027 roku. Bystrzyca od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia charakteryzuje się złym stanem chemicznym - w punkcie monitoringowym Bystrzyca - Spiczyn odnotowano przekroczenia wartości średniorocznej dla trifluariny, elementy biologiczne miały klasę IV, elementy hydromorfologiczne- klasę I, a elementy fizykochemiczne- II, stan ekologiczny określono jako słaby, generalnie stan jednolitej części wód określono jako zły (Raport o stanie środowiska województwa lubelskiego w 2012 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie, Lublin 2013 r.).

W ramach inwestycji mogą być prowadzone prace w korycie rzeki związane m. in. z lokalizacją wylotów urządzeń kanalizacji deszczowej. Prowadzenie prac w takiej lokalizacji wiąże się przede wszystkim z ryzykiem zanieczyszczenia wód powierzchniowych poprzez uwolnienie znacznych ilości zawiesiny w wyniku prac związanych z umocnieniem brzegów lub w wyniku uwolnienia materiałów budowlanych. Dlatego prace prowadzone w rejonie wód powierzchniowych należy prowadzić z uwzględnieniem zabezpieczeń przed ich zasypywaniem, znaczącym napływem zanieczyszczeń, w tym zawiesiny. Zanieczyszczenie może nastąpić również w wyniku niewłaściwej organizacji zaplecza materiałowego budowy np. poprzez spływ nieprawidłowo magazynowanych materiałów budowlanych, paliw, lub w wyniku awarii pracującego sprzętu, co może spowodować również zanieczyszczenie wód powierzchniowych. W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko wodne w tym zakresie zaproponowano odpowiednie warunki dotyczące zarówno prowadzenia prac budowlanych, jak i lokalizacji i sposobu zabezpieczenia zapleczy budowy, baz materiałowych i sprzętowych, co opisano wyżej analizując zagrożenie wód podziemnych.

Zasięg wód powodziowych o prawdopodobieństwie wystąpienia 1% na terenie objętym przedmiotową inwestycją mieści się w zasięgu wałów przeciwpowodziowych. Jak wynika z informacji przedstawionych w aneksie do raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (sporządzonych na podstawie „Studium dla obszarów nieobwałowanych narażonych na niebezpieczeństwo powodzi” opracowanego przez Małopolską Grupę Geodezyjno-Projektową w 2003 r.) w przypadku awarii na zbiorniku Zemborzyce napełnionym do rzędnej 177,0 m n. p. m. rzędna maksymalna zasięgu fali awaryjnej na terenie objętym przedmiotową inwestycją również mieści się w obwałowaniach Bystrzycy. Natomiast w przypadku awarii na zbiorniku Zemborzyce napełnionym do rzędnej 179,0 m n. p. m. rzędna maksymalna zasięgu fali awaryjnej obejmuje większość terenu planowanego przedsięwzięcia. Jak

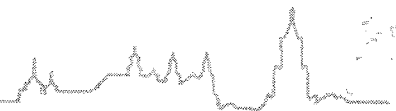


wynika z raportu i aneksu część terenu inwestycji będzie obejmowała tereny objęte zagrożeniem powodziowym. Całość inwestycji należy zaprojektować w sposób umożliwiający bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych. Projekt inwestycji, a także sposób organizacji prac prowadzonych w strefie 50 metrów od stopy wału po stronie odpowietrznej wałów przeciwpowodziowych, powinien uwzględniać konieczność zapewnienia szczelności i stabilności tych wałów. Niniejsze uzgodnienie nie zwalnia wnioskodawcy od uzyskania innych niezbędnych decyzji i uzgodnień, w tym wymaganych przy lokalizacji inwestycji na terenach szczególnego zagrożenia powodzią i przy prowadzeniu prac w strefie 50 metrów od stopy wału po stronie odpowietrznej wałów przeciwpowodziowych. Lokalizację i parametry elementów systemu odwodnienia planowanego przedsięwzięcia, a także mostu nad Bystrzycą, należy zaprojektować w sposób nie powodujący szkód na terenach sąsiednich przy uwzględnieniu konieczności bezpiecznego przeprowadzenia spływów powierzchniowych z przynależnej do planowanego przedsięwzięcia zlewni, a także uwzględniając przepływy Bystrzycy.

Planowane przedsięwzięcie wprowadza zmiany nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Bystrzycy, ale także w jej zlewni. Powierzchnia terenu, na której realizowane będzie planowane przedsięwzięcie, w granicach „pasa drogowego” wynosi ok. 14,3 ha. W związku z realizacją inwestycji nastąpi zmiana sposobu zagospodarowania zlewni Bystrzycy od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia. Główne zmiany nastąpią w zlewni od strony ulicy Krochmalnej, gdzie w związku z uszczelnieniem nawierzchni zmieni się współczynnik spływu wód opadowych na powierzchni ok. 6 ha. Jak oszacował wykonawca raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko ilość wód opadowych powstających na wspomnianej wyżej powierzchni 6 ha wyniesie ok. 576 l/s (17,6 % spływu ze zlewni od strony ulicy Krochmalnej). Projektując rozwiązania w zakresie odwodnienia terenu inwestycji należy wziąć pod uwagę ilości i jakość odprowadzanych wód opadowych, a także aktualny stan odbiorników. Rozwiązania projektowe nie mogą utrudnić osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych dla jednolitych części wód w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (M. P. z 2011 r. Nr 49, poz. 549).

W przypadku wprowadzania wód opadowych do Bystrzycy od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia należy dążyć do jak najmniejszego wpływu inwestycji na wielkość i dynamikę przepływu i wynikające z nich połączenie z wodami podziemnymi, co wynika z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. Nr 257, poz. 1545). Obliczenia przeprowadzone przez zespół autorski aneksu do raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko wykazały, że stężenie zawiesiny ogólnej zawartej w wodach opadowych i roztopowych (stężenie obliczone na podstawie prognozy ruchu dla horyzontów czasowych 2014 i 2029) nie będzie przekraczało wartości określonych w rozporządzeniu 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.) to jest 100 mg/l. W raporcie i aneksach wskazano, że dla planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia stężeń substancji ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych (15 mg/l).

Jednak z uwagi na uwarunkowania lokalizacyjne inwestycji i sąsiedztwo ujęcia wód podziemnych Centralna, zły stan rzeki Bystrzycy i konieczność osiągnięcia stanu



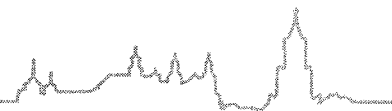
dobrego - pomimo prognozowanego zachowania wartości dopuszczalnych stężeń zawiesiny i substancji ropopochodnych w wodach opadowych odprowadzanych z terenu inwestycji, należy zastosować rozwiązania służące oczyszczaniu wód opadowych i roztopowych przed odprowadzaniem ich do odbiornika. W celu umożliwienia osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód w kolejnych cyklach planistycznych parametry urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe - osadników i separatorów - należy dobrać biorąc pod uwagę stan odbiornika i wymagane do osiągnięcia dla określonego stanu jednolitych części wód wskaźniki zanieczyszczeń. Dla Bystrzycy od zbiornika Zemborzyckiego do ujścia należy wziąć pod uwagę charakteryzujące stan dobry naturalnych części wód wartości zawiesiny ogólnej (równa lub mniejsza niż 50 mg/l) i węglowodorów ropopochodnych - indeks oleju mineralnego (równy lub mniejszy niż 0,2 mg/l), co wynika z załącznika nr 1 i załącznika nr 6 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. Nr 257, poz. 1545).

Wpływ na wody powierzchniowe może wynikać również ze stosowania środków zimowego utrzymania drogi. Wobec lokalizacji inwestycji względem wrażliwych elementów środowiska wodnego należy w miarę możliwości ograniczać stosowanie środków chemicznych do zimowego utrzymania drogi, za wyjątkiem przypadków, w których zastosowanie środków chemicznych wynika z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i z konieczności zapobiegania sytuacjom awaryjnym na drodze. Rodzaje i warunki stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach są określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 roku (Dz. U. Nr 230, poz. 1960). W celu ograniczenia potencjalnych oddziaływań na środowisko w tym zakresie należy stosować zasady określone w obowiązującym rozporządzeniu.

Realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego związana jest z powstawaniem odpadów, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji inwestycji. Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady związane z frezowaniem nawierzchni asfaltowych, robotami budowlanymi, rozbiórkowymi, funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników budowy.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że masy ziemne powstające podczas realizacji inwestycji zostaną w pierwszej kolejności zagospodarowane w granicach planowanej inwestycji pod warunkiem spełnienia standardów jakości gleby i ziemi. Powstający humus zostanie zagospodarowany przez Wykonawcę w obrębie pasa drogowego w celu urządzenia terenów zielonych. Masy ziemne które nie zostaną zagospodarowane w granicach planowanej inwestycji zostaną przekazane odpowiednim służbom w celu ich dalszego zagospodarowania zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym zakresie.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że odpady powstające na etapie realizacji inwestycji zostaną w pierwszej kolejności wykorzystane w granicach planowanej inwestycji do budowy nasypów drogowych, do podbudowy dróg, utwardzania dróg zgodnie z zapisami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami lub urządzeniami (Dz. U. z 2006 r. Nr 49, poz. 356 z późn. zm.). Odpady które nie będą mogły być wykorzystane w granicach planowanej inwestycji należy magazynować selektywnie w wyznaczonych miejscach w odpowiednio oznakowanych



pojemnikach, kontenerach lub luzem na utwardzonym podłożu w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska. Odpady niebezpieczne powstające na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji należy magazynować w pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników umieszczonego w nich odpadu posiadających szczelne zamknięcie zabezpieczające przed ewentualnym wyciekami odpadów do środowiska. Po zgromadzeniu odpowiedniej ilości wszystkie rodzaje odpadów należy przekazywać do najbliższej położonego miejsca, w których mogą być przetworzone. Odpady należy przekazywać uprawnionym podmiotom posiadającym aktualne zezwolenia na przetwarzanie odpadów.

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

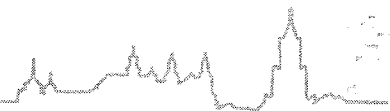
Planowana inwestycja zlokalizowana jest w otoczeniu zadrzewień i zakrzaczeń Parku Ludowego, doliny rzeki Bystrzycy, wzdłuż której przebiega ścieżka rowerowa, zabudowy niskiej mieszkaniowej i usługowej w rejonie skrzyżowania ulic Młyńskiej, Gazowej i Krochmalnej, wysokich bloków mieszkaniowych przy ul. Muzycznej, drogi, ogródków działowych oraz terenów otwartych.

Jak określono w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcie usytuowane będzie w obrębie obszaru o średnich walorach krajobrazowych. Pomimo cech podnoszących walory krajobrazowe takich jak: teren otwarty, częściowo nieużytkowany, rzeka, park, obszar ten posiada również cechy dysharmonii, z występowaniem elementów degradujących – nieestetyczna zabudowa, trasy komunikacyjne, napowietrzne linie energetyczne.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na krajobraz na etapie realizacji związane będzie z prowadzeniem robót budowlano - rozbiórkowych przy użyciu ciężkich maszyn i pojazdów podczas budowy nowych nawierzchni dróg, nowego obiektu mostowego oraz estakady. Działaniami minimalizującymi oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko na tym etapie będzie skracanie czasu realizacji przedsięwzięcia oraz utrzymywanie zaplecza budowy w stanie porządku i zorganizowania.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wpływ na krajobraz wynikać będzie z obecności nowych elementów infrastruktury drogowej w postaci mostu na rzece Bystrzyca, estakady oraz nowych odcinków dróg. W celu zminimalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz po zakończeniu budowy teren zostanie oczyszczony z materiałów budowlanych oraz elementów wchodzących w skład zaplecza technicznego zaś wszelkie odpady stałe, płynne oraz nasypy ziemi zostaną usunięte. Obiekty inżynierskie i mostowe będą prawidłowo wkomponowane w otoczenie tak, by nie dominowały nad krajobrazem oraz stanowiły kompromis między funkcją a formą zaś szata roślinna wokół inwestycji zostanie odnowiona.

Inwestycja zlokalizowana jest poza formami ochrony przyrody ustanowionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013. poz.627 z późn. zm.). Inwestycja znajduje się około 7,5 km na południowy-zachód od obszaru Natura 2000 „Bystrzyca Jakubowicka” PLH060096 i około 8,5 km na zachód od obszaru „Świdnik” PLH060021. Realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnych oddziaływań na stan siedlisk oraz siedliska gatunków dla ochrony, których ustanowiono te obszary. Ze względu na możliwość kolizji inwestycji z siedliskami gatunków



chronionych należy zastosować działania minimalizujące. W związku z tym, że dolina Bystrzycy stanowi lokalny korytarz migracyjny, należy zachować drożność tego korytarza, poprzez dostosowanie mostu do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt małych. Ponadto należy na etapie realizacji prowadzić prace w sposób, który nie spowodują trwałych zmian w zakresie elementów biologicznych jednolitych części wód powierzchniowych.

Wykonanie przedmiotowej inwestycji będzie wiązało się z koniecznością usunięcia szaty roślinnej (drzew i krzewów) rosnącej na terenach przewidzianych do włączenia do nowoprojektowanego pasa dróg dojazdowych. W celu ograniczenia do minimum możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na drzewa nie przeznaczone do wycinki, prace budowlane w ich sąsiedztwie należy prowadzić przy zachowaniu następujących środków ostrożności:

- 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 2 × 2 m; grupy drzew muszą być zabezpieczone płotem o minimalnej wysokości 150 cm,
- prace prowadzone w strefie korzeniowej (od pnia drzewa do 2 m od obrysu korony) należy wykonywać ręcznie, poza okresem wegetacyjnym (tj. w miesiącach wrzesień – marzec); w przypadkach prowadzenia takich prac w okresie wegetacyjnym wykopy muszą być zabezpieczone matami słomianymi oraz należy polewać je wodą,
- w strefie do 10 m od pni drzew nie mogą być lokalizowane place składowe materiałów budowlanych oraz należy unikać lokalizowania dróg dojazdowych do placu budowy,
- roboty ziemne w obrębie bryły korzeniowej wykonywane w okresach niskich temperatur należy realizować w jak najkrótszym czasie.

Strony postępowania brały czynny w nim udział. Z uwagi na liczbę stron w postępowaniu powyżej 20 osób zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 74 ust. 3 Ustawy strony były informowane o kolejnych czynnościach postępowania poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia zamieszczane były na tablicy ogłoszeń w BIP-ie Urzędu Miasta Lublin oraz w pobliżu planowanej inwestycji. W trakcie postępowania Towarzystwo dla Natury i Człowieka Wspólnota Mieszkaniowa Nieruchomości przy ul. Muzycznej 3 w Lublinie, Władysław i Emilia Szczęśni, BAARD Sp. z o. o. oraz Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. Karola Lipińskiego w Lublinie wystąpiły na piśmie z uwagami do planowanej inwestycji. Z uwagi na fakt, że zawarte w pismach uwagi odnosiły się w dużym stopniu do rozwiązań projektowych planowanej inwestycji zwrócono się na piśmie do inwestora z prośbą o odniesienie się do przedstawionych uwag stron. Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie działając przez pełnomocnika odpowiedział na wszystkie wnioski stron. Uwzględniając informacje przedstawione przez wnioskodawcę, wszystkim zainteresowanym stronom udzielono odpowiedzi na piśmie przed wydaniem niniejszej decyzji.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko, nawiązując do art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 z późn. zm.), na terenie planowanej inwestycji nie występuje zwiększone lub poważne ryzyko wystąpienia awarii przemysłowej. Z uwagi na powyższe dla



przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność realizacji z uwzględnieniem wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż nie zalicza się ono do grupy zakładów stwarzających takie zagrożenie.

Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. 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. Metodykę wykonania analizy oraz jej zakres przedstawia pkt. VII niniejszej decyzji.

W oparciu o art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej odległość od granicy państwa nie zachodzi potrzeba przeprowadzania postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

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.

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.

Z up. Prezydenta Miasta Lublin  
Dyrektor  
Wydziału Ochrony Środowiska  
*mgr inż. Zdzisław Strycharz*

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie przez pełnomocnika  
EKKOM Sp. z o. o.  
ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków
2. Właściciele i współwłaściciele nieruchomości, których dotyczy inwestycja w  
liczbie osób powyżej 20, poinformowani poprzez obwieszczenie.
3. aa

*Piotr Nowak - pełnomocnik Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie*  
*Decyzja odebrana dnia 6.12.2013*

DYREKTOR  
DS. INFRASTRUKTURY  
*Piotr Nowak*  
mgr inż. Piotr Nowak



## **PREZYDENT MIASTA LUBLIN**

ul. Zana 38, 20-601 Lublin, tel.: 81 466 2600, fax: 81 466 2601

OŚ-OŚ-III.6220.92.2013

Lublin, dnia 05.12.2013

### **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**Załącznik do decyzji Prezydenta Miasta Lublin z dnia 05.12.2013 r., znak:  
OŚ-OŚ-III.6220.92.2013**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Przedsięwzięcie obejmuje: zadanie I – budowę dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną; zadanie II – budowę przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną; zadanie III – budowę ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną”. Zakres inwestycji w ramach zadania I obejmuje:

- ul. Muzyczną, w zakresie od skrzyżowania z ul. Krochmalną – ul. Gazową – ul. Młyńską (wraz ze skrzyżowaniem) do planowanego zjazdu na teren Stadionu Miejskiego oraz projekt skrzyżowania ul. Muzycznej z ul. Lubelskiego Lipca '80 oraz projekt zjazdu na teren Stadionu Miejskiego,
- ul. Lubelskiego Lipca '80, na odcinku od skrzyżowania z ul. Muzyczną do planowanego skrzyżowania z łącznikiem ul. Krochmalnej i ul. Lubelskiego Lipca '80 (wraz ze skrzyżowaniem),
- łącznik ul. Krochmalnej z ul. Lubelskiego Lipca '80 (umożliwiający dojazd do stadionu), wraz ze skrzyżowaniem z ul. Krochmalną,
- ul. Kawia, na odcinku od ul. Krochmalnej do końca zakresu ulicy,
- ul. Widok, na odcinku od ul. Kawiej do ul. Nadłącznej,
- ul. Nadłączną, w zakresie wynikającym z projektu skrzyżowania ulic Muzycznej, Krochmalnej, Gazowej i Młyńskiej.

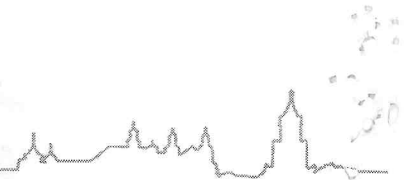
W zakres zadania II wchodzi:

- budowa i przebudowa ulicy Lubelskiego Lipca '80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ulicy Muzycznej, wraz z projektem wiaduktu nad ul. Dworcową,
- ul. Dworcowa, na odcinku od ul. Młyńskiej do zjazdu na teren parkingowy usytuowanego przy hali Targów Lubelskich.

W zakres zadania III wchodzi:

- budowa i przebudowa ulicy Muzycznej od zjazdu na teren Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ul. Głęboką, ulicą Narutowicza.

Jak określono w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wielkość obszaru



objętego rozbudową układu drogowego Lublina wyniesie około 40,04 ha. Budowa dróg dojazdowych do stadionu miejskiego będzie prowadzona zarówno w obrębie istniejącego pasa drogowego jak i po nowym śladzie. Ze względu na charakter inwestycji konieczne będzie zajęcie i przekształcenie dodatkowego terenu położonego poza granicami istniejącego pasa. Budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie będzie wymagała wyburzenia 2 budynków mieszkalnych oraz handlowych, gospodarczych i innych w ilości 48 sztuk, niezależnie od analizowanego wariantu przebiegu dróg. Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie zajdzie konieczność zajęcia terenu poza powierzchnię projektowanego pasa drogowego.

Parametry techniczne planowanych dróg:

ul. Muzyczna:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – Z / zbiorcza,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR4,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Lubelskiego Lipca '80:

- kategoria – droga powiatowa,
- klasa – G / główna,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- prędkość miarodajna – 60 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR4,
- przekrój normalny drogi – dwujezdniowy

ul. Krochmalna:

- kategoria – droga powiatowa,
- klasa – Z / zbiorcza,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR4,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy.

ul. Młyńska:

- kategoria – droga powiatowa,
- klasa – Z / zbiorcza,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR4,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Gazowa:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – L / główna,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR3,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Nadłaczna:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – D / dojazdowa,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 100 kN / KR2,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Kawia:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – D / dojazdowa,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 100 kN / KR2,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Widok:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – D / dojazdowa,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 100 kN / KR2,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

„Łącznik” ul. Lubelskiego Lipca '80 z ul. Krochmalną:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – Z / zbiorcza,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR3,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Głęboka:

- kategoria – droga powiatowa,
- klasa – G / główna,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- prędkość miarodajna – 60 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR4,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Narutowicza:

- kategoria – droga powiatowa,
- klasa – Z / zbiorcza,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- prędkość miarodajna – 60 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 115 kN / KR4,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy

ul. Dworcowa:

- kategoria – droga gminna,
- klasa – L / lokalna,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- nośność / kategoria ruchu – 100 kN / KR3,
- przekrój normalny drogi – jednojezdniowy,
- nośność podłoża – doprowadzona do G1,
- szerokość pasów ruchu – 3.50 m,
- rodzaj nawierzchni jezdni – bitumiczna,
- rodzaj nawierzchni chodników – kostka betonowa,
- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna,
- nawierzchnia zjazdów, dróg serwisowych i parkingów – kostka betonowa.

W ramach planowanej inwestycji będzie realizowany most nad rzeką Bystrzycą i estakadą nad ul. Dworcową. W przypadku obiektu mostowego na rzece Bystrzycy w projektowany jest most o konstrukcji łukowej, żelbetowej, z jazdą dołem. Most został zaprojektowany jako ustrój wolnopodparty, jednoprzęsłowy. Ustrój nośny obiektu stanowią dwa dźwigary żelbetowe zlokalizowane na zewnątrz pomostu wraz z

podwieszonymi do nich poprzecznicami. Pomost stanowi żelbetowa konstrukcja płytowo-belkowa oparta na poprzeczniach.

W przypadku estakady nad ul. Dworcową zakłada się konstrukcję płytowo-belkową, zespoloną (beton-beton), z jazdą górą. Projektowany jest ustrój nośny, trójprzęsłowy, swobodnie podparty z belek prefabrykowanych typu „T”. Podpory skrajne projektowane są jako żelbetowe przyczółki masywne ze skrzydłami podwieszonymi, a podpory pośrednie jako ramownice filarowe. Posadowienie obiektu projektowane jest jako pośrednie, na palach.

Z up. Prezydenta Miasta Lublin  
Dyrektor  
Wydziału Ochrony Środowiska

*mgr inż. Andrzej Strycharz*