



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE

RDOŚ 06 WOOŚ 6650/1-4/08/09/lp

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
ODDZIAŁ W LUBLINIE
Otrzymano nr
DNIA: 2009-03-23
SKIEROWANO DO 3693
Pion dnia
Wydział dnia

Lublin, 20 marca 2009 r.

20+2P+P-1+P-4+P-2+P-3

2009/03/20

[Signature]

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, 46a ust. 1 i 7 pkt 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227), § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. 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 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin, w oparciu o:

- raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony przez Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków,
- poświadczone przez Starostwo Powiatowe w Lublinie kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich,

po uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie (postanowienie z dnia 11 lutego 2008 r. znak: DNS-NZ.700/9/08) oraz Ministrem Środowiska (postanowienie z dnia 22 lipca 2008 r., znak: DOOŚ-173D/934/2008/ER)

ustalam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-19 na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica (odcinek obwodnicy Lublina), z wyłączeniem węzła Dąbrowica i włączeniem do istniejącej drogi krajowej Nr 19.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Projektowane przedsięwzięcie związane jest z budową obwodnicy Lublina na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica (odcinek obwodnicy Lublina), z wyłączeniem węzła Dąbrowica i włączeniem do istniejącej drogi krajowej Nr 19, jako ekspresowa droga S-19. Inwestycja prowadzona będzie nowym przebiegiem i nie będzie pokrywała się z istniejącymi drogami krajowymi. Całkowita długość odcinka wyniesie 10361 m. Przebieg drogi wytyczono poza zachodnimi granicami miasta, na terenie gmin Jastków i Konopnica. Do podstawowych celów projektowanej drogi będzie należeć usprawnienie ruchu drogowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu, wyeliminowanie lub zmniejszenie uciążliwości (hałas,

zanieczyszczenia) dla mieszkańców. Planowany odcinek drogi wraz z dalszymi odcinkami Obwodnicy Lublina zapewni dogodne wzajemne połączenia dla dróg krajowych ekspresowych S-12, S-17 i S-19 zbiegających się w Lublinie i całość będzie stanowiła jedną z najważniejszych dróg w makroregionie lubelskim o znaczeniu ponadregionalnym. Obwodnica jest ważnym elementem sieci dróg ekspresowych w regionie. Dwie trasy przebiegające przez Lubelszczyznę znalazły się na liście priorytetowych inwestycji drogowych w latach 2007-2013. Jest to droga S-17 (Warszawa-Piaski k/Lublina) oraz S-19 (Międzyrzec Podlaski – Rzeszów). Całość połączy obszary Polski północno-wschodniej (woj. podlaskie) z obszarami południowo-wschodnimi (woj. podkarpackie). Także znaczny międzynarodowy ruch tranzytowy pomiędzy Białorusią i krajami nadbałtyckimi na północy, a Ukrainą oraz Słowacją na południu zostanie przejęty przez obwodnicę Lublina. Z uwagi na duże prognozowane natężenie ruchu projektowany odcinek będzie budowany bez etapowania (2 jezdnie po 2 pasy ruchu każda).

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

1. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dnia (w godz. 6.00 - 22.00). W miarę możliwości ograniczyć równoczesną pracę sprzętu emitującego hałas o dużym natężeniu.
2. Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane jak najdalej od budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej, poza: dolinami rzek i potoków (rejon rzeki Łazęgi od km 3+030/3+030 do km 3+530/3+530, rejon rzeki Czechówki od km 5+760/5+760 do km 6+120/6+120), strefami wrażliwymi na zanieczyszczenie poziomu wodonośnego, oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych (przejście w rejonie dwóch ujęć wód podziemnych w Płouszowicach Kolonii od km 3+530/3+530 do km 4+400/4+400, przejście nad wrażliwym na zanieczyszczenie GZWP Nr 406 - Niecka Lubelska od km 8+221/8+610 do końca analizowanej inwestycji (km 11+861/12+250)).
3. Należy zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu pierwotnego.
4. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej.
5. Należy organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
6. Należy uszczelnić teren zaplecza budowy (w tym składy materiałów i bazy transportowe).
7. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wytyczyć w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
8. Powstające odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem.
9. Sposób postępowania z wytwarzanymi odpadami powinien być zgodny z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.
10. Zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do najbliższej oczyszczalni ścieków.
11. Podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu rzek i cieków, należy zabezpieczyć je przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi.

12. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz powodować zmiany kierunków i prędkości przepływu wód.
13. Prace związane z zasypywaniem stawów należy prowadzić poza okresem migracji i rozrodu płazów.
14. Należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum, w trakcie budowy o ile to możliwe maksymalnie zawęzić pas budowy, co pozwoli ograniczyć bezpośrednio zniszczenie roślin.
15. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nie przeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
16. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów w rejonie siedlisk ortolana i gąsiorka należy wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków (poza okresem od początku marca do końca sierpnia).
17. Wszelkie prace związane z wycinką drzew należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. po 31 lipca a przed 1 kwietnia.
18. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
19. Stwierdzone w pasie drogowym w km 10+950/11+339, od km 11+080/11+469 do 11+195/11+584, od km 11+200/11+589 do 11+230/11+619 i w km 11+330/11+719 stanowiska wawrzynka wilczylika (*Daphne mezereum*) liczące łącznie około 18 osobników należy przenieść na znajdujące się po zachodniej stronie projektowanej drogi siedliska zastępcze, gdzie występują niezagrożone planowaną inwestycją stanowiska wawrzynka, zabieg przeniesienia należy dokonać na początku listopada, kiedy rośliny przechodzą w stan spoczynku.
20. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania wszelkie prace w rejonie zespołu dworsko parkowego w Płuszwowicach należy wykonywać technikami i przy użyciu materiałów pozwalających na maksymalną redukcję drgań.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Należy zastosować szczelny system odwadniania drogi na odcinkach szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie, tj. :
 - rejon rzeki Ciemięgi (Łazęgi) od km 3+030/3+030 do km 3+530/3+530,
 - przejście w rejonie dwóch ujęć wód podziemnych w Płuszwowicach Kolonii od km 3+530/3+530 do km 4+400/4+400,
 - rejon rzeki Czechówki od km 5+760 /5+760 do km 6+120/6+120,
 - przejście nad wrażliwym na zanieczyszczenie GZWP Nr 406 – Niecka Lubelska od km 8+221/8+610 do km 11+861/12+250 (koniec analizowanej inwestycji).
2. Należy odprowadzać wody opadowe do rowów trawiastych z pozostałych odcinków drogi tj. ;
 - km 1+500/1+500 – 3+030/3+030,
 - km 4+400/4+400 – 5+760/5+760,
 - km 6+120/6+120 – 8+221/8+610.
3. Przed odprowadzeniem wód do odbiorników należy je oczyścić w urządzeniach takich jak osadniki, piaskowniki. Urządzenia te należy wyposażać w zastawki umożliwiające odcięcie odpływu w przypadku wystąpienia poważnej awarii. Urządzenia podczyszczające należy zastosować przede wszystkim dla szczelnego systemu

odprowadzania wód opadowych i roztopowych, dla pozostałych odcinków, jeżeli przeprowadzona analiza na etapie projektu wykaże potrzebę ich zastosowania.

4. Wody opadowe odprowadzane do wód powierzchniowych lub do rowów melioracyjnych nie mogą powodować przekroczeń przepustowości hydraulicznej odbiornika.
5. Lokalizację i wielkość przepustów pod drogą ustalić w sposób pozwalający na bezpieczne przeprowadzenie spływów powierzchniowych z przynależnej do nich zlewni.
6. Odpływ od przepustu nie może powodować negatywnego oddziaływania na leżące poniżej jego lokalizacji grunty osób trzecich.
7. Należy zastosować środki techniczne zabezpieczające obszary i obiekty chronione przed ponadnormatywnym hałasem.
8. Dla ochrony zabudowy mieszkaniowej należy przewidzieć zastosowanie urządzeń ochrony akustycznej:
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 1 w km 1+920 (1+920) – prawa strona drogi, o długości 680 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 2 w km 2+650 (2+650) – lewa strona drogi, o długości 760 m i wysokości 4m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 3 w km 3+160 (3+160) – prawa strona drogi, o długości 270 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty nr 4 w km 3+430 (3+430) – prawa strona drogi, o długości 395 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty nr 5 w km 3+410 (3+410) – lewa strona drogi, o długości 210 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty na łącznicy nr 6 w km 3+630 (3+630) – lewa strona drogi, o długości 245 m i wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 830) nr 7 w km 3+840 (3+840) – lewa strona drogi, o długości 75 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 830) nr 8 w km 3+840 (3+840) – lewa strona drogi, o długości 50 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 830) nr 9 w km 3+840 (3+840) – prawa strona drogi, o długości 310 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 830) nr 10 w km 3+840 (3+840) – prawa strona drogi, o długości 95 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 830) nr 11 w km 3+840 (3+840) – lewa strona drogi, o długości 60 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 830) nr 12 w km 3+840 (3+840) – lewa strona drogi, o długości 250 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty nr 13 w km 3+850 (3+850) – lewa strona drogi, o długości 200 m i wysokości 6 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty na łącznicy nr 14 w km 3+900 (3+900) – prawa strona drogi, o długości 225 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 15 w km 4+040 (4+040) – lewa strona drogi, o długości 165 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 16 w km 4+080 (4+080) – prawa strona drogi, o długości 400 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 17 w km 4+480 (4+480) – prawa strona drogi, o długości 150 m i wysokości 5 m,

- ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 18 w km 5+490 (5+490) – prawa strona drogi, o długości 575 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 19 w km 5+620 (5+620) – lewa strona drogi, o długości 1670 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 20 w km 6+725 (7+115) – prawa strona drogi, o długości 580 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 21 w km 8+490 (8+880) – prawa strona drogi, o długości 1430 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nr 22 w km 8+490 (8+880) – lewa strona drogi, o długości 1705 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty nr 23 w km 9+920 (10+310) – prawa strona drogi, o długości 320 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 747) nr 24 w km 10+200 (10+590) – prawa strona drogi, o długości 195 m i wysokości 4m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 747) nr 25 w km 10+200 (10+590) – prawa strona drogi, o długości 175 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 747) nr 26 w km 10+200 (10+590) – prawa strona drogi, o długości 190 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 747) nr 27 w km 10+200 (10+590) – lewa strona drogi, o długości 660 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 747) nr 28 w km 10+200 (10+590) – lewa strona drogi, o długości 340 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na DW Nr 747) nr 29 w km 10+200 (10+590) – lewa strona drogi, o długości 340 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty (na łącznicy i DW Nr 747) nr 30 w km 10+200 (10+590) – lewa strona drogi, o długości 650 m i wysokości 5 m,
 - ekran akustyczny przezroczysty nr 31 w km 10+210 (10+600) – prawa strona drogi, o długości 220 m i wysokości 4m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 32 w km 10+430 (10+820) – prawa strona drogi, o długości 710 m i wysokości 4 m,
 - ekran akustyczny nieprzezroczysty nr 33 w km 10+430 (10+820) – lewa strona drogi, o długości 275 m i wysokości 4 m.
9. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruk w formie pasów lub zastosować inne rozwiązanie skutecznie minimalizujące ryzyko zderzenia się ptaków z ekranami.
 10. Na odcinku od km 10+811/11+200 do km 11+861/12+250, w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania emisji wprowadzanych do powietrza w wyniku ruchu drogowego, należy wykonać nasadzenia zieleni na styku droga - las z wykorzystaniem gatunków jak najbardziej odpornych na zanieczyszczenia powietrza.
 11. W projekcie budowlanym należy dokonać bilansu mas ziemnych powstających w związku z realizacją przedsięwzięcia. W decyzji pozwoleniu na budowę, w oparciu o bilans mas ziemnych, usuwanych lub przemieszczanych w związku z realizacją przedsięwzięcia należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych.
 12. W celu zminimalizowania niekorzystnego efektu bariery, jaki stanowić będzie droga ekspresowa, należy uwzględnić przejścia dla zwierząt:
 - przejście górne dla średnich zwierząt w km 11+540/11+930 o szerokości $\geq 30,0$ m i kącie nachylenia powierzchni $\alpha < 15$ %,

- przejście dolne zespolone dla zwierząt średnich w km 3+281/3+281 o szerokości \geq potrójnej szerokości ciekłu i wysokości obiektu \geq 3,5 m i współczynniku względnej ciasnoty \geq 0,7,
 - przejście dla zwierząt małych w km 2+170/2+170, w km 3+084/3+084, w km 4+130/4+130, w km 4+530/4+530, w km 6+311/6+700, w km 7+168/7+557, w km 8+649/9+038, w km 10+097/10+486 o min. szerokości obiektu \geq 2 m i wysokości obiektu \geq 1,5 m.
 - przejście dla zwierząt małych w km 2+400/2+400, w km 8+100/8+489 o min. szerokości \geq 2 m i wysokości obiektu \geq 2 m,
 - przejście dla zwierząt małych pod wiaduktem nad drogą powiatową Nr 22735 i rzeką Czechówką w km 5+956/5+956, w km 8+987/9+376 o min. szerokości \geq potrójnej szerokości ciekłu i wysokości obiektu \geq 2 m ,
 - przejście dla zwierząt małych oraz płazów wzdłuż ciekłu spod Konopnicy w km 8+987/9+376 o szerokości \geq potrójnej szerokości ciekłu i wysokości \geq 2 m. Na powierzchni przejścia należy zamontować płotki naprowadzające płazy na przejście.
13. Przy przejściach dla małych zwierząt należy zastosować płotki nakierowujące zwierzęta na przejścia.
14. Przy przejściach dla średnich zwierząt należy zainstalować osłony przeciwoślnościowe.
15. Przejścia dla zwierząt należy obsadzić roślinnością oraz odpowiednio zagospodarować, aby powierzchnia przejść dla zwierząt nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi.
16. Należy wykonać ogrodzenia o wysokości minimalnej 240 cm, o zmiennej wielkości oczek (zmniejszającej się ku dołowi) w następujących lokalizacjach:
- od km 11+140/11+529 do km 11+870/12+259 po stronie prawej – ogrodzenie powinno płynnie zaczynać się na końcu ekranu akustycznego,
 - od km 10+700/11+089 do km 11+870/12+259 po stronie lewej – ogrodzenie powinno płynnie łączyć się z ogrodzeniami (osłonami) na powierzchni przejścia górnego dla zwierząt średnich, znajdującego się w km 11+540/11+930.
17. Należy dokonać nasadzenia zieleni odtwarzające strefę ekotonową lasu:
- od km 8+040/8+429 do km 8+180/8+569 po lewej stronie projektowanej drogi (w obrębie lasu koło Pietrzakowizny) oraz na odcinku od km 10+780/11+169 do 11+886/12+275 po lewej i na odcinku km 11+130/11+519 do 11+870/12+259 po prawej stronie drogi S-19 (w obrębie Lasu Konopnickiego),
 - od km 7+980/8+369 do km 8+180/8+559 po zachodniej stronie projektowanej drogi (w obrębie lasu koło Pietrzakowizny), należy wykonać nasadzenia składające się wyłącznie z krzewów z uwagi na lokalizację pod linią wysokiego napięcia.
18. W celu zmniejszenia presji na krajobraz, należy wykonać nasadzenia drzew i krzewów w krajobrazie pozbawionym zadrzewień, w następujących lokalizacjach:
- Prawa strona drogi
 - od km 1+920/1+920 do km 3+230/3+230
 - od km 3+410/3+410 do km 3+680/3+680
 - od km 3+780/3+820 do km 3+870/5+860
 - od km 6+000/6+000 do km 7+030/7+419
 - od km 7+090/7+479 do km 7+930/8+319
 - od km 8+585/8+974 do km 8+700/9+089
 - od km 8+745/9+134 do km 8+970/9+359
 - od km 9+040/9+429 do km 9+190/9+579
 - od km 9+280/9+669 do km 9+510/9+899
 - od km 9+540/9+929 do km 9+570/9+959
 - od km 9+650/10+039 do km 9+850/10+239
 - od km 9+900/10+289 do km 11+120/11+509
 - Lewa strona drogi

od km 1+500/1+500 do km 3+210/3+210
od km 3+370/3+370 do km 3+660/3+660
od km 3+720/3+720 do km 3+810/3+810
od km 3+870/3+870 do km 4+355/4+355
od km 5+300/5+300 do km 5+820/5+820
od km 6+030/6+030 do km 7+300/7+689
od km 9+280/9+669 do km 9+605/9+994
od km 9+695/10+084 do km 9+860/10+249
od km 9+885/10+274 do km 10+430/10+819
od km 10+470/10+859 do km 10+510/10+899
od km 10+530/10+919 do km 10+730/11+119

19. W nasadzeniach zieleni w rejonie węzłów Płuszwice oraz Konopnica należy zastosować także kolczaste drzewa i krzewy np. głóg w celu zapewnienia dogodnego siedliska dla bytowania gąsiora.
20. W doborze gatunków do wykonania nasadzeń drzew i krzewów należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, lekkie zasolenie gleby. Zaprojektowana zieleni powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę. Nasadzenia powinny składać się głównie z drzew i krzewów o zwartych, gęstych koronach i dużych blaszkach liściowych pełniących istotną rolę w zatrzymywaniu zanieczyszczeń powietrza. Powinny być to gatunki rodzime, charakterystyczne dla danego siedliska o niewielkich wymaganiach glebowych, dostosowane do warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia.
- IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii: nie dotyczy.**
- V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko: nie dotyczy.**
- VI. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie:**
- weryfikacji skuteczności zrealizowanych urządzeń oczyszczających wody opadowe (osadniki/piaskowniki), pod kątem efektywności redukcji zanieczyszczeń oraz jakości ścieków deszczowych odprowadzanych do odbiorników,
 - oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań i środków minimalizujących ponadnormatywne poziomy hałas, mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz określenie rzeczywistego oddziaływania hałasu na te tereny,
 - analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania inwestycji do użytkowania i przedstawić w okresie 18 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
- VI. Decyzję należy realizować zgodnie z obowiązującymi normami projektowymi warunkującymi parametry realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę możliwości techniczne i obowiązujące przepisy.**
- VII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

UZASADNIENIE

Do Wojewody Lubelskiego wpłynął w dniu 4 stycznia 2008 r., wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, znak: GDDKiA-O/LU-P-4-mk-026/1/08 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-19 na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica (odcinek obwodnicy Lublina), z wyłączeniem węzła Dąbrowica i włączeniem do istniejącej drogi krajowej Nr 19.

Do wniosku dołączono raport o oddziaływaniu na środowisko oraz poświadczone przez Starostwo Powiatowe w Lublinie kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich.

Przedstawiony przez wnioskodawcę raport o oddziaływaniu na środowisko opracowany przez Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, pod względem treści odpowiada art.52 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W związku z wejściem w życie 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 (Dz.U. Nr 199, poz.1227), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację ww. przedsięwzięcia od dnia 15 listopada 2008 r. jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Zgodnie z art.153 tej ustawy do spraw wszczętych, a nie zakończonych decyzją ostateczną stosuje się przepisy dotychczasowe.

Dla planowanej inwestycji zostały wydane decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi (decyzje Wojewody Lubelskiego z dnia 2 maja 2005 r., nr RR.II.7045-3/3/05 w sprawie ustalenia lokalizacji drogi ekspresowej nr S-19 na odcinku węzeł „Dąbrowica” (włącznie) – do granicy z gminą Konopnica, na długości 4,270 km. oraz z dnia 30 sierpnia 2005 r., RR.II.7045-3/10/05 ustalająca lokalizację drogi ekspresowej S 19 Białystok – Lublin – Rzeszów na terenie gminy Konopnica, na odcinku od granicy z gminą Jastków do włączenia do istniejącej drogi krajowej Nr 19 w obrębie geodezyjnym Tereszyn, na długości 7,197 km.). Przedmiotowa ocena oddziaływania na środowisko prowadzona jest przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę.

Z analizy przedstawionych dokumentów wynika, że na etapie przygotowania dokumentacji projektowej do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej rozpatrywano 12 wariantów odcinka drogi ekspresowej S-19. Pierwsza koncepcja dotycząca przebiegu zachodniej części obwodnicy Lublina opracowana została w 1998 r. w ramach studium lokalizacyjnego sporządzonego na potrzeby planu zagospodarowania miasta Lublina. Rozpatrywano wówczas trzy warianty analizowanej trasy. Wariant przebiegający najbliżej granicy miasta tzw. wariant podstawowy, stał się wyjściowym do opracowania dalszej dokumentacji projektowej. W późniejszym okresie rozpatrywano:

Wariant I - odpowiadający wariantowi podstawowemu, przy czym węzeł Dąbrowica usytuowany jest na południe od miejscowości Barak,

Wariant II - początek i koniec trasy odpowiada wariantowi I natomiast w części środkowej (po wschodniej stronie miejscowości Pietrzakowizna) poprowadzono go po terenach mniej zainwestowanych),

Wariant III - trasa rozpoczyna się od węzła Dąbrowica usytuowanego bliżej Lublina - na południe od miejscowości Barak, przebiega przez wsie Kolonia Płouszowice oraz Płouszowice i dalej w kierunku południowym wzdłuż linii energetycznej wysokiego napięcia, po czym w węźle Konopnica łączy się z trasą wariantu I,

Wariant IV - odpowiada w znacznej części przebiegowi wariantu III z wyjątkiem odcinka w rejonie Płuszcówic Kolonii, gdzie w celu ominięcia lokalnego ujęcia wód poprawiono geometrie trasy, odchylając ją w kierunku wschodnim,

Wariant V - trasa tego wariantu na znacznej długości przebiega wzdłuż linii energetycznej wysokiego napięcia, w północnej części gminy Konopnica łączy się z wariantem IV, który stanowi jej kontynuację na terenie gminy Jastków,

Wariant VI - rozpoczyna się w węźle Dąbrowica i kończy w węźle Konopnica, łącząc się jednocześnie z trasą wariantu V,

Wariant VII- zaproponowany przez grupę radnych Konopnicy, przebiega na zachód od dotychczas proponowanych wariantów, obok Urzędu Gminy Konopnica, przez stację kolejową Motycz, las Konopnicki oraz łączącą się z istniejącą drogą krajową Nr 19 w Zembrzycach Terczyńskich.

Dodatkowy wariant przebiegu został opracowany przez zrzeszonych w tzw. Komitecie Protestacyjnym mieszkańców gminy Konopnica.

Projektowany przebieg drogi powstał, jako najmniej konfliktowy, w wyniku połączenia dwóch rozpatrywanych na wcześniejszych etapach, wariantu IV i V. W projekcie załączonym do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej nie ujednolicono kilometraża na całym przebiegu analizowanego odcinka, zastosowano natomiast kilometraże wyznaczone dla poszczególnych wariantów. Wobec czego, od miejsca przejścia wariantu IV w V, kilometraż przedstawiony w projekcie nie odpowiada kilometrażowi rzeczywistemu. Dlatego w raporcie dołączonym do wniosku o wydanie decyzji jak również w niniejszej decyzji stosuje się podwójny kilometraż: kilometraż rzeczywisty oraz kilometraż zastosowany w projekcie zgodny z decyzją lokalizacyjną. Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia odrzucono. Niepodjęcie budowy planowanej drogi ekspresowej wpłynęłoby na zniszczenie istniejącego układu drogowego, który nie jest przystosowany do obsługi zwiększającej się z roku na rok liczby pojazdów. Towarzyszyłyby temu zwiększone emisje spalin, hałasu oraz wibracji, które wpłynęłyby na pogorszenie warunków życia mieszkańców oraz niekorzystne oddziaływały na środowisko. Ponadto brak sprawnego systemu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych spowodowałby przenikanie zanieczyszczeń z drogi do wód podziemnych i powierzchniowych. Zaniechanie realizacji inwestycji wiązałoby się ze wzrostem kosztów wynikającym z większej liczby zdarzeń drogowych, załoczenia dróg oraz zmniejszeniem płynności ruchu.

Z przedłożonego raportu oddziaływania na środowisko wynika, że z uwagi na regulacje prawne obowiązujące w dniu składania wniosku o decyzję środowiskową, a w szczególności z uwagi na zapis art.52 ust.1d ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw, stanowiący, że „dla przedsięwzięć polegających na przebudowie drogi oraz dla dróg dla których została wydana decyzja, o której mowa w art. 46 ust.4 pkt 8 lub 9, informacje o których mowa w ust.1 pkt 3-4 i pkt 5, nie dotyczą wariantów lokalizacyjnych planowanego przedsięwzięcia”, w raporcie nie przeprowadzono wariantowania lokalizacyjnego a tym samym nie poddawano ocenie innych rozwiązań lokalizacyjnych. Jak wynika z raportu analizie podlegały rozwiązania techniczne w zakresie urządzeń ochrony środowiska: przejścia dla zwierząt, systemy odprowadzania i podczyszczania wód opadowych oraz urządzenia chroniące przed hałasem.

W świetle zaleceń zawartych w pkt. 22 wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 3 czerwca 2008 „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych” oraz wobec uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przez Ministra Środowiska, działania powyższe zostały uznane za zgodne z wymogami prawa krajowego i unijnego.

Celem inwestycji jest usprawnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyeliminowanie lub zmniejszenie uciążliwości (hałas, zanieczyszczenia) dla mieszkańców Lublina. Droga przebiegać będzie poza zachodnimi granicami miasta, przez gminy Jastków i Konopnica. Poprzez połączenia z lokalnym układem drogowym w węzłach: "Dąbrowica",

"Płouszowice" i "Konopnica" stanowić będzie zachodnią obwodnicę miasta, będąc jednocześnie częścią planowanej obwodnicy Lublina od węzła "Witosza" (droga S-12/17) do węzła "Konopnica" (droga S-19).

Planowana inwestycja polega na budowie drogi ekspresowej S-19 od węzła "Dąbrowica" (bez węzła) do węzła "Konopnica" (włącznie) z połączeniem z istniejącą drogą krajową Nr 19. Całkowita długość odcinka drogi wynosi 10361 m i przebiegać będzie po nowym śladzie, dzięki czemu odciążą istniejący układ komunikacyjny Lublina. Planowany odcinek wraz z dalszymi odcinkami Obwodnicy Lublina, zapewni dogodne wzajemne połączenia dla dróg krajowych ekspresowych S-12, S-17 i S-19 zbiegających się w Lublinie. Obecnie droga krajowa Nr 19 o przebiegu: Granica Państwa - Kuźnica Białostocka - Białystok - Siemiatycze - Międzyrzec Podlaski - Kock - Lubartów - Lublin - Kraśnik - Janów Lubelski - Nisko - Sokółów Małopolski - Rzeszów, jest jedną z najważniejszych dróg w makroregionie lubelskim o znaczeniu ponadregionalnym. Łączy obszary Polski północno-wschodniej (woj. podlaskie) z obszarami południowo-wschodnimi (woj. podkarpackie). Prowadzi także znaczny międzynarodowy ruch tranzytowy pomiędzy Białorusią i krajami nadbałtyckimi na północy, a Ukrainą oraz Słowacją na południu. Obecnie droga ta prowadzi przez centralne rejony Lublina (Al. Spółdzielczości Pracy, Al. Solidarności, Al. Kraśnicka) powodując znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i przyczyniając się do powiększenia nadmiernych opóźnień w przejeździe (zatory drogowe). Stanowi to znaczną uciążliwość dla mieszkańców z powodu nadmiernego hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Systematycznie rosnący ruch drogowy powoduje narastającą niewydolność miejskiego układu komunikacyjnego. Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni oraz w sposób ograniczający negatywne oddziaływanie na środowisko. Zaplecza budowy zostaną uszczelnione i zlokalizowane poza bezpośrednim sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej, dolinami rzek, poza strefami wrażliwymi na zanieczyszczenie poziomu wodonośnego, oraz poza strefami ujęć wód podziemnych. Po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu. Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.

Budowa drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń (np. przy wycince drzew). Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. Wobec czego prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w porze dnia (6⁰⁰ - 22⁰⁰). W miarę możliwości, urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze, związanych z realizacją inwestycji, emisji substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Ponadto, podczas prac ziemnych może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg oddziaływania tych emisji ograniczy się do najbliższego otoczenia.

Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

W wyniku realizacji inwestycji koniecznym będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa ziemi zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu budowy do rekultywacji terenu, umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej.

Projektowana droga przebiega zarówno poza obszarami zabudowanymi jak i w sąsiedztwie terenów zabudowy, w niewielkiej odległości od siedzib ludzkich (miejscowości Kozubszczyzna, Konopnica, Marynin, Tereszyn). Z raportu wynika, że na obszarze terenów chronionych akustycznie, zlokalizowanych najbliżej planowanej trasy komunikacyjnej, mogą

wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, emitowanego przez ruch samochodowy. W celu jego ograniczenia zaproponowano budowę ekranów akustycznych.

W punkcie III. 8 orzeczenia niniejszej decyzji, zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko wskazano lokalizację zalecanych ekranów oraz ich parametry. Celem zaproponowanych w raporcie ekranów akustycznych jest ochrona zabudowy mieszkaniowej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem projektowanej obwodnicy na klimat akustyczny.

Wykonane w raporcie prognozy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny wykazały, że zaproponowane ekrany będą skutecznie chronić zabudowę mieszkaniową przed ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie hałasu.

Proponowane zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych należy wykonać na etapie realizacji inwestycji.

Uszczegółowienie co do zastosowanych materiałów i typów konstrukcji ekranów powinno nastąpić w projekcie budowlanym. Zmiany długości ekranów, dopuszczalne według raportu +/-10 %, jak również ich lokalizacji, dopuszczalne według raportu +/- 50 m, nie są dopuszczalne gdy ich wprowadzenie spowoduje, że proponowane ekrany będą nieskuteczne.

Z przedstawionej w raporcie analizy wpływu na jakość powietrza emisji spowodowanej ruchem pojazdów po planowanej obwodnicy wynika, że nie prognozuje się przekroczeń standardów jakości powietrza na obszarze poza pasem drogowym. W celu minimalizacji oddziaływania na kompleksy leśne należy w pasie oddzielającym projektowaną drogę od ściany lasu odtworzyć strefę ekotonową. Należy wykorzystać gatunki rodzime charakterystyczne dla danego siedliska, stosunkowo odporne na zanieczyszczenia i suszę tj.:

- od km 8+040/8+429 do km 8+180/8+569, po lewej stronie projektowanej drogi (w obrębie lasu koło Pietrzakowizny) oraz na odcinku od km 10+780/11+169 do km 11+886/12+275, po lewej i na odcinku km 11+130/11+519 do 11+870/12+259, po prawej stronie S-19 (w obrębie Lasu Konopnickiego) nasadzenia dębu szypułkowego i brzozy brodawkowej a bliżej jezdni trzmieliny pospolitej, kruszyny pospolitej i śliwy tarniny,

- od km 7+980/8+369 do km 8+180/8+559 po zachodniej stronie projektowanej drogi (w obrębie lasu koło Pietrzakowizny) z uwagi na przebiegającą w bezpośrednim sąsiedztwie drogi linię energetyczną wysokiego napięcia nasadzenia wyłącznie gatunków krzewów – trzmieliny pospolitej, kruszyny pospolitej oraz śliwy tarniny, po wcześniejszym uzgodnieniu lokalizacji z właścicielem przedmiotowej linii energetycznej.

Teren, przez który przebiega inwestycja położony jest w dorzeczu Wisły, zlewni Bystrzycy. Droga przecina rzeki Łazęgę i Czechówkę oraz ciek spod Konopnicy, w km 3+281/3+281, km 5+963/5+963 oraz km 8+987/9+376. Wody opadowe z drogi odprowadzane będą do systemu rowów trawiastych.

Na odcinkach drogi w rejonie rzeki Łazęgi (od km 3+030/3+030 do km 3+530/3+530, w rejonie przejścia przez obszar dwóch ujęć wód podziemnych w Płuszuwiczach Kolonii od km 3+530/3+530 do km 4+400/4+400, w rejonie rzeki Czechówki od km 5+760/5+760 do km 6+120/6+120), w rejonie przejścia nad wrażliwym na zanieczyszczenie GZWP Nr 406 - Niecka Lubelska od km 8+221/8+610 do końca analizowanej inwestycji (km 11+861/12+250), w celu ochrony wód podziemnych i powierzchniowych zostanie zastosowany szczelny system odprowadzania wód opadowych z drogi. Ponadto przed odprowadzeniem wód do odbiorników zostaną one oczyszczone w urządzeniach takich jak osadniki czy piaskowniki. Urządzenia te zostaną dodatkowo wyposażone w zastawki umożliwiające odcięcie odpływu w przypadku wystąpienia poważnej awarii. Urządzenia podczyszczające będą zastosowane przede wszystkim dla szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, dla pozostałych odcinków, jeżeli przeprowadzona analiza na etapie projektu wykaże potrzebę ich zastosowania.

W zakresie gospodarki ściekowej budowa drogi z równoczesną budową systemu odprowadzania wód opadowych oraz urządzeń oczyszczających, 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 odprowadzane do wód powierzchniowych lub do rowów melioracyjnych muszą spełniać wymagania

jakościowe określone w §19 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku (Dz.U. Nr 137, poz. 984). Prace budowlane będą prowadzone w sposób niepowodujący zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz niepowodujący zmiany kierunków i prędkości przepływów wód. Podczas prowadzenia prac w rejonie rzek i cieków zostaną one zabezpieczone przed zasypywaniem i zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi.

Analizowana inwestycja nie koliduje z żadnym z obszarów ani obiektów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.). W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary Natura 2000. Najbliższe obszary Natura 2000 potencjalny specjalny obszar ochrony siedlisk "Bystrzyca Jakubowicka" (PLH060049) oraz Świdnik (PLH060021) - specjalny obszar ochrony siedlisk. (zgodnie z listą nowych obszarów mających znaczenie dla wspólnoty zatwierdzonych w dniu 12 grudnia 2008 r. przez Komisję Europejską), znajdują się w odległości ok. 13 km i 17 km na wschód od planowanej inwestycji. Najbliższej trasy, oddalony o ok. 3,6 km na północ od planowanej inwestycji, znajduje się Obszar Chronionego Krajobrazu "Dolina Ciemiegi". Oddalony o ok. 4 km na południowy-wschód od planowanej trasy jest w Rezerwat Stasin oraz Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy w Radawcu Dużym (oddalony o ok. 4,3 km na zachód od planowanej inwestycji). Ze względu na znaczną odległość nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ww. obszary chronione. Na podstawie danych raportu o oddziaływaniu na środowisko, przyjęto, że przedsięwzięcie nie oddziałuje znacząco negatywnie na obszary Natura 2000, gdyż w rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary Natura 2000. Najbliżej rozpatrywanej inwestycji (w odległości ok. 13 km i 17 km na wschód) położone są obszary specjalnej ochrony siedlisk „Bystrzyca Jakubowicka” PLH060049 i „Świdnik” PLH060021. Ze względu na znaczną odległość planowanej inwestycji od tych obszarów wyklucza się zarówno bezpośrednie, jak i pośrednie oddziaływania ww. inwestycji na te obszary. W przypadku obszaru „Bystrzyca Jakubowicka” PLH060049 przeanalizowano możliwość oddziaływania pośredniego. Teren, na którym realizowana będzie projektowana droga znajduje się w granicach zlewni Bystrzycy, stąd wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego po podczyszczeniu spływają będą przez sieć cieków do jej wód. Miejsce ich ujścia znajduje się powyżej proponowanego do objęcia ochroną odcinka doliny Bystrzycy. Jednakże ze względu na znaczną odległość analizowanej drogi od obszaru Natura 2000 szanse na wystąpienie takiego oddziaływania są minimalne można je pominąć, dodatkowo zaproponowany system doprowadzania i podczyszczania wód opadowych chronić będzie wody rzek przed zanieczyszczeniem.

Na trasie inwestycji przy drodze wojewódzkiej Nr 747, którą analizowana inwestycja przecina w km 9+236/9+625 występują siedliska ortolana. W związku z realizacją inwestycji konieczne będzie wycięcie kilku drzew wchodzących w skład siedliska ortolana. Biorąc pod uwagę fakt że pas drogowy obwodnicy przetnie kilkukilometrowy szpaler drzew jedynie na bardzo wąskim odcinku należy stwierdzić, że nie będzie to miało znaczącego wpływu na siedliska tego gatunku. W rejonie przecięcia S-19 z rzeką Łazęga w km 3+200/3+200, w rejonie Płouszowic Kolonii w km 4+280/4+280, w rejonie stawów na cieku spod Konopnicy w km 8+980/9+369 oraz przy drodze lokalnej w km 9+890/10+279 znajdują się miejsca bytowania gąsiorka. Realizacja inwestycji będzie się wiązała z wycinką drzew a w szczególności krzewów, będących siedliskiem tego gatunku. Z uwagi na jego pospolite występowanie, utrata kilku kęp krzewów oraz drzew nie spowoduje znaczącego wpływu na ten gatunek.

W celu ograniczenia wpływu planowanej inwestycji na gatunki ptaków wszelkie prace związane z wycinką drzew w rejonie występowania siedlisk gąsiorka i ortolana będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Ponadto w rejonie węzłów Płouszowice oraz Konopnica zostaną posadzone kolczaste gatunki drzew i krzewów np. głóg, wykorzystywane przez gąsiorka. Inwestycja przebiegać będzie przez cztery stanowiska wawrzynka wilczylika zidentyfikowane w Lesie Konopnickim. W obrębie stanowisk zidentyfikowano około 18

osobników, co stanowi 26% lokalnej populacji. Osobniki te zostaną przeniesione na znajdujące się po zachodniej stronie projektowanej drogi siedliska zastępcze, gdzie występują niezagrożone planowaną inwestycją stanowiska wawrzynka. Przeniesienie nastąpi po uzyskaniu stosownych zezwoleń zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. W związku z realizacją obiektów mostowych wymagana będzie wycinka zieleni w obrębie płatu lasu łęgowego w rejonie doliny Łazęgi i mniejszym stopniu Czechówki. Nad ciekami tymi projektuje się obiekty od znacznej rozpiętości (ponad 50 m), co powoduje, że prace w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki i ingerencja w las łęgowy będzie niewielka. W ramach realizacji inwestycji konieczne będzie wycięcie dwóch fragmentów grądu subkontynentalnego (figurującego w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej). Przewiduje się wyrąb ok. 0,7 ha fragmentu lasu w rejonie Pietrzakowizny. Zakres wycinki w tym przypadku nie będzie duży z uwagi na fakt, że trasa poprowadzona została w jego największym przewężeniu, po części zajmując obszar pod linią energetyczną wysokiego napięcia, pod którą zgodnie z wymogami wycinka prowadzona jest regularnie. Konieczność usunięcia drzew i krzewów będzie się wiązała również z przebiegiem drogi w obrębie lasu Konopnickiego. Wycinka obejmie tu około 10 ha, co stanowi w przybliżeniu 10% jego całkowitej powierzchni (z czego ubytek około 0,6 ha będzie tymczasowy – związany z realizacją proponowanego przejścia górą dla zwierząt, na obszarze którego planuje się po zakończeniu realizacji inwestycji nasadzenia uzupełniające zieleni). Pomimo, że trasa przebiega w stosunkowo najszerszym miejscu lasu, nie przekłada się to bezpośrednio na rozmiar straty jakościowej. Analizowane partie kompleksu leśnego wykazują bowiem na znacznej części tego odcinka stosunkowo niską lub bardzo niską wartość z uwagi na przebieg w pobliżu istniejącej DK Nr 19. Z uwagi na płatowe występowanie grądu subkontynentalnego na terenie całego województwa lubelskiego, między innymi na terenie Poleskiego Parku Narodowego, Kazimierskiego i Chełmskiego Parku Krajobrazowego, jego powierzchnia przeznaczona pod wycinkę nie będzie istotnym negatywnym oddziaływaniem powodującym widoczne zmniejszenie reprezentatywności tego siedliska w regionie. Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń odtwarzających strefę ekotonową lasu, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.

Planowana inwestycja nie przecina szlaków migracyjnych zwierząt o randze krajowej i międzynarodowej. Przecina jednak szlaki migracji zwierząt o randze lokalnej, które przebiegają wzdłuż rzeki Łazęgi w km 3+281/3+281, w lesie Konopnickim pomiędzy km 10+811/11+200 a km 11+861/12+250. W celu umożliwienia swobodnej migracji zwierząt zostaną wybudowane przejścia górne i dolne dla zwierząt średnich i małych oraz płazów. Przejścia zostaną obsadzone roślinnością i zagospodarowane tak, aby powierzchnia przejść dla zwierząt nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Na niektórych odcinkach droga zostanie wygradzona siatką o zróżnicowanej wielkości oczek. Ponadto zostaną zastosowane plotki naprowadzające zwierzęta na przejścia oraz osłony antyolśnieniowe.

Zaprojektowano budowę jednego górnego przejścia dla zwierząt średnich w postaci „zielonego mostu” oraz jedno przejście dolne zespolone z ciekami dla zwierząt średnich. Zaproponowane przejścia mają na celu zachowanie ciągłości korytarzy migracyjnych saren. W celu minimalizacji bariery psychofizycznej zaleca się budowanie osłon (ekranów) antyolśnieniowych przy przejściach dla średnich zwierząt, tzn. na powierzchniach przejść górnych oraz powyżej wlotów przejść dolnych. Osłony powinny być budowane zamiast ogrodzeń ochronnych na powierzchni przejść górnych (na całej długości) i następnie łączyć się płynnie z linią ogrodzenia wzdłuż drogi ekspresowej, powinny być budowane na długości

50 m od osi przejścia, w obu kierunkach oraz powyżej wlotów przejść dolnych (możliwie blisko krawędzi jezdni) na długości 50 m od osi przejścia, w obu kierunkach.

Dla małych zwierząt zaproponowano 12 przejść. Dwa obiekty będą mieć charakter zespolony z małymi ciekami wodnymi. Przejścia dla małych zwierząt mają na celu zachowaniu ciągłości obszarów siedliskowych i szlaków migracyjnych małych ssaków (łasicowate, gryzonie, owadożerne) oraz ssaków ziemnowodnych (wszystkie gatunki) – obiekty połączone z ciekami wodnymi. Przejścia będą wykorzystywane także przez średnie ssaki żyjące w norach (głównie lisy) oraz będą służyć także płazom i bezkręgowcom naziemnym.

W rejonie stawów hodowlanych na cieku spod Konopnicy km 9+987/9+376 po zasypaniu części z nich i poprowadzeniu cieku nowym korytem, wzdłuż niego przebiegać będzie szlak migracji płazów. W celu umożliwienia płazom migracji pod drogą ekspresową proponuje się wyposażyć przepust w płotki naprowadzające zlokalizowane wzdłuż drogi.

Planowana inwestycja koliduje z zespołem dworsko-parkowym w Płuszwowicach (km 3+600/3+600) objętym ochroną konserwatorską poprzez ustalenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Jastków. Podczas realizacji inwestycji konieczne będzie rozebranie jednego z pięciu budynków (stodoła) wchodzących w skład przedmiotowego zespołu. Pozostałe cztery zabytkowe budynki na terenie tego zespołu znajdują się w odległości 22 - 77 metrów od projektowanej drogi. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania wszelkie prace w rejonie zespołu należy wykonywać technikami i przy użyciu materiałów pozwalających na maksymalną redukcję drgań. Na terenie zespołu znajduje się ponadto zabytkowy dom pełniący funkcje mieszkalne. Dla ochrony tego budynku przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu zostanie zastosowany przezroczysty ekran akustyczny i wprowadzone zostaną nasadzenia zieleni. W rejonie Motycza (km 6+100/6+100) planowana inwestycja przebiega w odległości około 400 m od zespołu dworsko-parkowego, obejmującego dwór murowany z końca XIX w. oraz otaczający go park z terenami ogrodów użytkowych. W celu ochrony tego obiektu, w rejonie tym zostaną także wprowadzone nasadzenia zieleni izolacyjnej. W pasie planowanej drogi lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie zidentyfikowano kilkanaście stanowisk archeologicznych, zgrupowanych głównie w rejonach cieków wodnych. Na terenie gminy Jastków skupiają się one w okolicach Płuszwowic i Płuszwowic Kolonii i częściowo objęte są uwzględnioną w planie miejscowym strefą ochrony archeologicznej (analizowana inwestycja przecina ją w km od 2+200/2+200 do 3+650/3+650). W obrębie gminy Konopnica ślady dawnego osadnictwa stwierdzono w rejonie Motycza i Konopnicy (głównie w dolinie Czechówki i cieku spod Konopnicy). W związku z powyższym konieczne jest przeprowadzenie badań archeologicznych przedinwestycyjnych w pasie zajęтым pod inwestycje, a wszelkie prace ziemne należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym. W przypadku stwierdzenia występowania nowych obiektów archeologicznych, należy przeprowadzić ratownicze badania wykopaliskowe.

Zgodnie z § 2 ust. 1, pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, planowana inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających obligatoryjnego sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Przedsięwzięcie znajduje się w załączniku I dyrektywy Nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne.

Załączony Raport o oddziaływaniu na środowisko odpowiada wymogom określonym w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska. W Raporcie stwierdza się, że po uwzględnieniu zaproponowanych zabezpieczeń: ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, zabezpieczeń obiektów zabytkowych, badań stanowisk archeologicznych, systemu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych, nasadzeń zieleni, zabezpieczenia stanowisk i siedlisk gatunków chronionych, projektowany odcinek drogi ekspresowej S-19 na odcinku od węzła

Dąbrowica (bez węzła) do włączenia drogi ekspresowej do istniejącej DK Nr 19 nie będzie znacząco oddziaływał na środowisko. Nie wpłynie również znacząco na gatunki i siedliska priorytetowe oraz nie będzie oddziaływał w żaden sposób na obszary Natura 2000.

Zgodnie z art. 10 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego zapewniono stronom udział w postępowaniu. O wszczęciu postępowania, (zawiadomienie wojewody o wszczęciu postępowania z dnia 31 stycznia 2008 r., znak: ŚiR I 6650/1/08) stosownie do art. 49 ww. ustawy w zw. z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska zawiadomiono strony w sposób zwyczajowo przyjęty, umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Wojewody Lubelskiego, na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, w prasie lokalnej a także przekazano obwieszczenie wojewody lubelskiego do urzędów gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia.

Zgodnie z procedurą postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 48 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, dokonano uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie (postanowienie z dnia 11 lutego 2008 r. znak: DNS-NZ.700/9/08) oraz Ministrem Środowiska (postanowienie z dnia, 22 lipca 2008 r., znak: DOOŚ-173D/934/2008/ER), które to uzgodnienia zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. O procedurze dot. uzgodnień poinformowano strony postępowania poprzez stosowne obwieszczenia wojewody lubelskiego (z dnia 4 lutego 2008 r. i 1 sierpnia 2008 r.)

W trybie art. 32 ustawy Prawo ochrony środowiska, podano informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (nr wpisu 1/ 08/A) oraz informację o raporcie oddziaływaniu na środowisko (nr wpisu 18/ 08/E). W związku z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 21 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości tj. od dnia 26 września 2008 r., z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem, raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz postanowieniami Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, uzgadniającymi warunki realizacji przedsięwzięcia. O powyższym poinformowano poprzez stosowne obwieszczenie (Obwieszczenie Wojewody Lubelskiego z dnia 27 sierpnia 2008 r.).

Poinformowano także o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego dot. wniosku GDDKiA O/Lublin o wydanie decyzji poprzez wydanie stosownego zawiadomienia i zamieszczenie go na tablicy ogłoszeń tut. Urzędu, na stronie BIP RDOŚ oraz przesłano go do urzędów gmin właściwych ze względu na realizację inwestycji oraz do Inwestora. (obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 29 grudnia 2008 r.).

Zgodnie z art.33 ust.1 ustawy Poś w dniu 19 września 2008 r. Stowarzyszenie Ekologiczne „Ekologia dla Lubelszczyzny” zgłosiło chęć uczestniczenia w toczącym się postępowaniu na prawach strony wnosząc jednocześnie uwagi do toczącego się postępowania. Z uwagi na braki w dołączonej dokumentacji dotyczącej władz Stowarzyszenia, w celu zajęcia jednoznacznego stanowiska, wojewoda pismem z dnia 29 września 2008 r., znak: ŚiR I 6650/1-9/08 oraz z dnia 7 października znak: ŚiR I 6650/1-13/08 wystąpił o uzupełnienie dokumentów potwierdzających zarejestrowanie stowarzyszenia w Krajowym Rejestrze Sądowym. Przy piśmie z dnia 13 października 2008 r. Stowarzyszenie „Ekologia dla Lubelszczyzny” dołączyło opinię prawną oraz zaświadczenie potwierdzające o wpisie stowarzyszenia w rejestrze stowarzyszeń zwykłych prowadzonych przez Wydział Spraw Administracyjnych Urzędu Miasta Lublin. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie uznając za mało wystarczające dołączone dokumenty pozwalające na jednoznaczne zajęcie ww. stanowiska wystąpił pismem w dniu 04 grudnia 2008 r., znak: RDOŚ WOO 6650/1-2/08/LP do „Stowarzyszenia dla Lubelszczyzny” o dostarczenie pełnej kopii statutu

Stowarzyszenia zawierającej postanowienia odnoszące się do władz Stowarzyszenia i osób upoważnionych do jego reprezentowania poświadczonych za zgodność z oryginałem. W dniu 24 grudnia 2008 r. Stowarzyszenie Ekologiczne „Ekologia dla Lubelszczyzny” dostarczyło stosowne dokumenty uprawniające je do uczestniczenia w postępowaniu na prawach strony.

W oparciu o art. 32 ust.1 pkt 2 ustawy Poś w dniu 16 października 2008 r. przeprowadzono rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, informując o powyższym stosownym obwieszczeniem. Z rozprawy sporządzono protokół i przesłano go uczestnikom rozprawy celem zapoznania się i podpisania. Po zapoznaniu się z jego treścią uczestnicy wnieśli uwagi do otrzymanego protokołu, które zostały uwzględnione w jego poprawionej i ostatecznej wersji. Ponadto każdy wnoszący uwagi otrzymał wersję elektroniczną nagrania z ww. rozprawy.

W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa jak również w trakcie przeprowadzonej rozprawy administracyjnej wniesiono wnioski i uwagi, które zostały przeanalizowane przez organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, w oparciu o zgromadzone dokumenty oraz stanowisko Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Lublin (pismo z dnia 12.11. 2008 r., znak: GDDKiA-O/LU-P-4-ao-026/139/08).

Zgłoszono następujące wnioski i uwagi:

- I. Stowarzyszenie Ekologiczne „Ekologia dla Lubelszczyzny”:
 - o wydanie odmownej decyzji z uwagi na fakt, że podanie do publicznej wiadomości dokonane obwieszczenie Wojewody Lubelskiego z dnia 27 sierpnia 2008 r. nie zawiera wszystkich wymaganych przez prawo wspólnotowe elementów,
 - o wydanie decyzji odmownej ze względu na fakt, że raport o oddziaływaniu na środowisko posiada wiele poważnych braków prawnych, w związku z tym nie spełnia wymogów stanowiących przepisami prawa postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko,
 - o wydanie odmownej decyzji ze względu na fakt, że przyjęta przez organy administracji kolejność wydawania decyzji administracyjnych (wydane decyzje lokalizacyjne przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) zostało skrytykowane przez Komisję Europejską,
 - o zobligowanie wnioskodawcy do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o rzetelną analizę wariantową, niezależną od wydanej decyzji lokalizacyjnej,
 - o uzupełnienie informacji na temat konfliktów społecznych i rzetelne przeprowadzenie procedury partycypacji społecznej.
- II. P. Antoni Lipniewski wniósł uwagi i wnioski dotyczące w szczególności:
 - niezgodności inwestycji z planem zagospodarowania przestrzennego; wycięcia lasu chronionego prawem; sprzeczności realizacji inwestycji z wymogami dyrektyw wspólnotowych; powoływanie się na wydane decyzje lokalizacyjne oraz niezgodne z prawem unijnym przepisy jako uzasadnione dla rozpatrywania tylko jednego przebiegu i odstąpienie od wariantowania jest nieuzasadnione; przebiegu drogi dojazdowej 22732 w odległości ok. 8 m od linii budynku; wydanie odmownej decyzji i zlecenie wariantowych koncepcji.

W przypadku realizacji inwestycji pomimo protestów w jej głównym przebiegu P. Lipniewski wniósł o zmniejszenie jej uciążliwości dla mieszkańców poprzez realizację drogi dojazdowej 22732 w odległości nie mniejszej jak 25 m od linii zabudowy po stronie wschodniej lub zachodniej linii zabudowy; utworzenie dodatkowych wałów ochronnych z gruntu uzyskanego z wykopu i umieszczenie na ich szczycie ekranów akustycznych (szczególnie w rejonie na południe od węzła Konopnica), ponieważ proponowane zabezpieczenia są niewystarczające; wykonanie wiaduktu w przebiegu istniejącej drogi Tereszyn-Lublin a co najmniej wykonanie kładki dla pieszych.

- III. P. Aleksander Batorski:
- wystąpił z wnioskiem o wydanie odmownej decyzji w sprawie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia w związku z uchybieniami jakie miały miejsce podczas całego procesu wytyczania przebiegu planowanej trasy S-19 przez gminę Konopnica (zarzuty dotyczą procedury lokalizacyjnej) a także raportu o oddziaływaniu na środowisko (nie omawia alternatywnego przebiegu, nie przedstawia analizy ekonomicznej) oraz planowanego wycięcia lasu ochronnego,
 - wystąpił z zapytaniem czy odległość obwodnicy od miasta nie jest zbyt bliska; czy wybór lokalizacji nie wymagał decyzji środowiskowej oraz analizy przebiegu; jakie są przesłanki, że jest to najlepszy wybór dla środowiska; na jakiej głębokości droga wchodzi na wysokości lasu; dlaczego raport nie porusza wnikliwie odbicia fali dźwięku od lasu; dlaczego raport został zmieniony (inna firma go wykonywała) skoro lokalizacja była wydana na podstawie zupełnie innego raportu oddziaływania na środowisko.
- IV. Grupa 16 mieszkańców miejscowości Marynin, i Tereszyn:
- o wydanie odmownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż budowa wg wariantu IV-V jest niezasadna zarówno w aspekcie środowiskowym jak też prawnym, zaś będący podstawą tej decyzji raport o oddziaływaniu na środowisko również zawiera poważne braki metodyczne i prawne w odniesieniu do prawa polskiego i UE w szczególności zarzuty dotyczące: oceny przebiegu przez kompleks leśny jego funkcji i wartości przyrodniczych oraz aspektu obronnego drogi S-19; procedury wytyczania trasy drogi S-19, zmian trasy drogi S-19 w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy Konopnica oraz wydawania decyzji lokalizacyjnej drogi; braku prawidłowego wariantowania; braku rzetelnej analizy wariantu zerowego; braku analizy wariantu najkorzystniejszego dla środowiska; badania hałasu zawarte w raporcie nie zawierają oceny wpływu na zdrowie ludzi; raport bagatelizuje wpływ obwodnicy na lesistość gminy oraz pomija całkowicie poglądy naukowców dotyczących występowania na obszarach narażonych na oddziaływanie obwodnicy lub za zniszczenie rzadkich gatunków roślin i zwierząt; rekomendowanie przebiegu obwodnicy mimo zdefiniowania występowania na badanym obszarze licznych gatunków chronionych oraz zdefiniowania negatywnych oddziaływań zwłaszcza na faunę i florę lasu konopnickiego; brak oceny skali wyburzeń budynków, jakie wiązałoby się z wyborem innych wariantów, w tym zwłaszcza wariantu związanego z tzw. Rezerwą gruntową; raport nie stanowi obiektywnego źródła informacji o potencjalnych konfliktach społecznych i wpływie planowanego przedsięwzięcia na komfort życia mieszkańców; streszczenie w języku niespecjalistycznym jest zbyt skromne.
- V. Stowarzyszenie Ekologiczno-Społeczne „Zielona Swoboda”:
- nie dopuszczenie do konsultacji żadnej organizacji o charakterze ekologicznym a wręcz odmowa ich uczestniczenia; brak dbałości o sumienne i rzetelne zapoznanie się z sytuacją środowiskową przy wydawaniu decyzji lokalizacyjnej jeszcze przed wydaniem decyzji środowiskowej; wydanie decyzji środowiskowej na obecnym etapie jest bezprzedmiotowe, gdyż nic nie wnosi do planowanej inwestycji a jest pustą procedurą; wniosek o negatywną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-19 na odcinku węzeł Dąbrowica-węzeł Konopnica.
- VI. P. Sławomir Stefan Włosek, P. Anna Maria Włosek:
- wnioski i uwagi jak w pkt. I oraz wniesli o uzupełnienie informacji na temat zwiększonego hałasu jaki może mieć miejsce przy odbiciach dźwięku od ściany lasu, który otacza z trzech stron kilka domostw; na jaką głębokość będzie zagłębiona droga ekspresowa i jaki to ma wpływ na poziom wody gruntowej skoro jest to wariant korzystny to skąd tyle wyburzeń i wycinanie lasu.
- VII. P. Jan Dziedziak:

- wystąpił z prośbą o prawne uzasadnienie decyzji Rady Gminy w Konopnicy z dnia 29 czerwca 1999 r. o przeniesieniu rezerwy w planie zagospodarowania przestrzennego z 1988 r. pod drogą S-19 na teren tzw. wariantu wschodniego, czy była zgodna z przepisami ustawy z dnia 7.07.1994r .o zagospodarowaniu przestrzennym; o uzasadnienie, że dokonano pełnej oceny innych projektowanych tras drogi S-19 i wariant IV+V jest rzeczywiście najlepszy w aspekcie prawnym, przyrodniczym i ekonomicznym; jakie będą losy w najbliższej przyszłości drogi wojewódzkiej Lublin-Bełżyce, która ma być przeniesiona bliżej lasu Konopnica do wsi Marynin i kiedy to nastąpi; dlaczego nie przeprowadzono analizy środowiskowej powstałych 7 wariantów planowanej drogi; czy są jeszcze szanse przedyskutowania obejścia lasu ochronnego, żeby nie wchodzić z drogą w las.

VIII. P. Mirosław Żydek:

- wystąpił z prośbą o przedstawienie możliwości komunikacji drogi gminnej w miejscowości Marynin w miejscu przecięcia przez obwodnicę (wiadukt, kładka dla pieszych, droga zbiorcza).

IX P. Mirosław Michalak:

- wystąpił z zapytaniem jakie reperkusje dla właścicieli nieruchomości w pobliżu projektowanej obwodnicy będzie miało wprowadzenie strefy ochronnej (500 m): dlaczego raport nie uwzględnia oceny akustycznej zjawiska odbicia od ściany lasu w Konopnicy; dlaczego projekt budowy nie posiada wariantowania zgodnie z przepisami Unii Europejskiej; las ochronny wg ustawy z 1994 r.; uwarunkowania środowiskowe – dyrektywa ptasia - derkacz.

Informacje o sposobie wykorzystania uwag i wniosków, o których mowa powyżej, zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa, wymagana w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 56 ust. 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska:

1. Uwagi i wnioski dotyczące procedury lokalizacyjnej drogi

Rozpatrzenie uwag i wniosków dotyczących procedury lokalizacyjnej drogi nie należy do właściwości organu prowadzącego postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Decyzja Wojewody Lubelskiego ustalająca na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lokalizację drogi ekspresowej S-19 Białystok – Lublin - Rzeszów na terenie gminy Konopnica z dnia 30 sierpnia 2005r. znak: RR.II.7045-3/10/05 na odcinku od granicy z gminą Jastków do włączenia do istniejącej drogi krajowej nr 19 została utrzymana w mocy decyzją Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005r. znak: BP7-025-59-483/05/2057. Skargi wniesione na ww. decyzję zostały oddalone wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 listopada 2006r. sygn. akt IVSa/Wa 2462/05. Skarga kasacyjna od Wyroku WSA w Warszawie została oddalona wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9 sierpnia 2007r. sygn. akt II OSK 763/07.

2. Uwagi i wnioski dotyczące kolejności wydawania decyzji tj. decyzji ustalającej lokalizację drogi i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Odnosząc się do kwestii wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowego odcinka drogi przed wystąpieniem o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, należy wyjaśnić, że kolejność ta wynikała z obowiązujących ówczesnie przepisów. W momencie składania wniosku i wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji dla odcinka od węzła Dąbrowica do granicy z gminą Konopnica w prawie krajowym nie istniał jeszcze instrument decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dla odcinka położonego na terenie gminy Konopnica, jak wynika z wyroku NSA z dnia 9-08-2007 r. (sygn. akt II OSK 763/07), wniosek Inwestora o ustalenie warunków lokalizacji przedmiotowej drogi wpłynął przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 18 maja 2005 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 113,

poz. 954), zgodnie z którą przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko, mogą być realizowane wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. GDDKiA skorzystała z przewidzianego przez ustawodawcę odstępstwa i złożyła wnioski w trybie art. 19 ww. ustawy. Z tego względu zarówno Wojewoda Lubelski jak i Minister Środowiska dokonywali oceny decyzji lokalizacyjnej w zakresie jej oddziaływania na środowisko w oparciu o przepisy dotychczasowe, w tym raport oddziaływania zamierzonej inwestycji na środowisko, sporządzony wg załącznika nr 1 do ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.). Raport wg załącznika nr 1 cyt. ustawy, obowiązującego w dniu złożenia przez Inwestora wniosku o realizację tego zamierzenia musiał zatem zawierać opis wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz wariantów przebiegu przedsięwzięcia drogowego wraz z uzasadnieniem ich wyboru. W tym zakresie raport został uzupełniony.

3. Uwagi i wnioski dotyczące procedury planistycznej – lokalizacji drogi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego

Rozpatrzenie uwag i wniosków dotyczących procedury planistycznej – lokalizacji drogi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nie należy do właściwości organu prowadzącego postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana dla drogi krajowej, nie musi być zgodna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli został on uchwalony (art. 56 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska).

4. Uwagi i wnioski dotyczące braku wariantowania przebiegu ww. inwestycji w raporcie oddziaływania na środowisko

Z uwagi na prawomocne decyzje o ustaleniu lokalizacji drogi S-19 dla rozpatrywanego odcinka, w raporcie załączonym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z artykułem 52 ust. 1d ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska stanowiącym, że „dla przedsięwzięć polegających na przebudowie drogi oraz dla dróg, dla których została wydana decyzja, o której mowa w art. 46 ust. 4 pkt 8 lub 9, informacje o których mowa ust 1 pkt 3-4 i pkt 5, nie dotyczą wariantów lokalizacyjnych planowanego przedsięwzięcia” nie przeprowadzono wariantowania lokalizacyjnego, a tym samym nie poddawano ocenie innych rozwiązań lokalizacyjnych.

Dyrektywa Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG mówi o potrzebie przedstawiania zarysu zasadniczych wariantów rozważanych przez inwestora łącznie ze wskazaniem głównych powodów dokonanego przez niego wyboru przy uwzględnieniu skutków dla środowiska.

W rozpatrywanym przypadku przez Wojewodę Lubelskiego prowadzone było postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko już na etapie uzyskiwania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W ramach tego postępowania został sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko, w którym omówione zostały warianty lokalizacyjne planowanego przedsięwzięcia.

Obowiązek analizy wariantów lokalizacyjnych wynika w szczególności z postanowień art. 6(4) Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory i odnosi się do sytuacji, gdy w odniesieniu do danego projektu stwierdzono występowanie znaczącego oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 – jednym z warunków realizacji takiego projektu jest udowodnienie braku rozwiązań alternatywnych. Postanowienia tego art. ww. Dyrektywy zostały przetransponowane do art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.).

Z załączonego do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, raportu o oddziaływaniu na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia drogowego wynika,

że w rejonie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary Natura 2000. Najbliżej rozpatrywanej inwestycji (w odległości ok. 13km i 17km na wschód) położone są obszary specjalnej ochrony siedlisk „Bystrzyca Jakubowicka” PLH060049 i „Świdnik” PLH060021. Ze względu na znaczną odległość planowanej inwestycji od istniejącego specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Świdnik” PLH 060021 wyklucza się zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio oddziaływanie ww. inwestycji na ten obszar.

W Raporcie wykazano, że przedsięwzięcie na żadnym fragmencie nie koliduje z obszarami Natura 2000 oraz nie będzie oddziaływać znacząco na stan i funkcjonowanie obszarów Natura 2000.

Mając powyższe na uwadze można stwierdzić, że postanowienia art. 6(4) Dyrektywy Siedliskowej dotyczące analizy wariantowej nie dotyczą przedmiotowej inwestycji polegającej na budowie zachodniej obwodnicy Lublina w ciągu drogi ekspresowej S19 w. Dąbrowica w. Konopnica.

Zgodnie z pkt. 22 wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 3 czerwca 2008 „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych” wcześniejsze ustalenie lokalizacji inwestycji (przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) nie może być interpretowane jako dowód „braku alternatywnych rozwiązań” w rozumieniu art. 6 ust. 4 dyrektywy Siedliskowej. W odniesieniu do przedsięwzięć, dla których została już wydana decyzja o lokalizacji inwestycji w raporcie OOS składanym wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (koniecznej do uzyskania przed pozwoleniem na budowę), zaleca się przedstawiać informacje zawierające:

- 1) szczegółowy opis wariantów analizowanych w toku prac projektowych poprzedzających wystąpienie z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji,
- 2) szczegółowe omówienie przyczyn, dla których odstąpiono od realizacji wariantów innych niż proponowany do realizacji.

W przygotowywanym raporcie OOS należy odnieść się do możliwego wpływu przedsięwzięcia na stan i funkcjonowanie obszaru Natura 2000. **Jeżeli zostanie wykazane w sposób obiektywny, że przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, to realizacja inwestycji w ustalonej wcześniej lokalizacji będzie możliwa.** Beneficjent powinien przeprowadzić ocenę oddziaływania innych rozsądnych wariantów inwestycji pod kątem ich wpływu na obszar Natura 2000, jeżeli w wyniku przeprowadzonych analiz zostanie zidentyfikowany znaczący wpływ przedsięwzięcia na obszar Natura 2000.

„Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. „Budowa drogi ekspresowej S-19...” zawiera rozdział „Opis analizowanych wariantów przedsięwzięcia”, który obejmuje m.in. opis wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, opis wariantów rozpatrywanych na wcześniejszych etapach przygotowania inwestycji. Treść raportu jest więc zgodna również z wytycznymi Ministra Rozwoju regionalnego z dnia 3 czerwca 2008 r.

Warunki realizacji przedsięwzięcia uzgodniono, w oparciu o raport, z Ministrem Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Lublinie.

W związku z powyższym fakt, iż w raporcie nie przeprowadzono wariantowania lokalizacyjnego, a tym samym nie poddawano ocenie innych rozwiązań lokalizacyjnych nie stanowi podstawy do stwierdzenia, iż opracowanie to posiada poważne braki prawne, nie spełnia wymogów stawianych przepisami i wymaga uzupełnienia o rzetelną analizę wariantową, niezależną od wydanej decyzji lokalizacyjnej.

5. Uwagi i wnioski dotyczące braku rzetelnej analizy wariantu zerowego i braku analizy wariantu najkorzystniejszego dla środowiska.

„Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. „Budowa drogi ekspresowej S-19...” zawiera rozdział „Opis analizowanych wariantów przedsięwzięcia”, który obejmuje m.in. opis wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Uzasadnienie wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska zawarte jest w treści raportu przy dokonywaniu porównań poszczególnych oddziaływań istniejącej drogi zarówno w obecnym układzie drogowym, jak i w projektowanym.

6. Uwagi i wnioski dotyczące niezgodności streszczenia w języku niespecjalistycznym z wymogami Wytycznych.

W pkt. 90 wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 3 czerwca 2008 „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych” zalecane jest, aby streszczenie w języku niespecjalistycznym (nietechnicznym) informacji zawartych w raporcie obejmowało streszczenie informacji zawartych w każdym rozdziale raportu. „Streszczenie w języku niespecjalistycznym”, stanowiące załącznik Nr 1 do Raportu spełnia wymagania w tym zakresie. Zgodnie ze stanowiskiem GDDKiA w załączonym do raportu streszczeniu nie pojawia się opis dotyczący zastosowanych metod prognozowania, założeń i rozwiązań oraz wykorzystanych danych, gdyż tego typu elementy należą do części typowo technicznych, opisywanych jedynie w języku specjalistycznym.

7. Uwagi i wnioski dotyczące uzupełnienia informacji na temat konfliktów społecznych i rzetelnego prowadzenie procedury partycypacji społecznej.

„Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. „Budowa drogi ekspresowej S-19...” zawiera rozdział „Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem”, w którym wskazuje na możliwość wystąpienia konfliktów społecznych, ich główne powody i potencjalne miejsca. Zawiera także informację, iż mieszkańcy gminy aktywnie uczestniczyli w przeprowadzanych konsultacjach społecznych i korzystali z przysługującego im prawa do odwołania się od wydanej decyzji na etapie postępowania o ustalenie lokalizacji drogi ekspresowej prowadzonego przez Wojewodę Lubelskiego.

W prowadzonym postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. W dniu 16 października 2008 r. przeprowadzono rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa, informując o powyższym stosownym obwieszczeniem.

8. Uwagi i wnioski dotyczące przebiegu drogi przez las w Konopnicy i wpływu na lesistość gminy.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko dokonano analizy i oceny przebiegu drogi przez kompleks leśny, jego funkcji i wartości przyrodniczych.

Z przedstawionego Raportu wynika, że w związku z przebiegiem analizowanej inwestycji w obrębie lasu Konopnickiego wystąpi konieczność usunięcia drzew i krzewów. Wycinka obejmuje około 10ha, co stanowi w przybliżeniu 10% jego całkowitej powierzchni, z czego ubytek ok.0,6 ha będzie tymczasowy – związany z realizacją proponowanego przejścia górą dla zwierząt, na obszarze którego planuje się po zakończeniu realizacji inwestycji nasadzenia zieleni uzupełniającej). Mimo, że trasa przebiega w stosunkowo najszerzym miejscu lasu, nie przekłada się to bezpośrednio na rozmiar straty jakościowej. Partie analizowanego kompleksu wykazują bowiem na znacznej części tego odcinka stosunkowo niską i bardzo niską wartość uwagi na przebieg poblizu istniejącej drogi krajowej Nr 19. W rejonie drogi krajowej zaznacza się w ich obrębie znaczny udział gatunków obcych związanych m.in. z dużym zaśmieceniem tego terenu oraz silną penetracją przez człowieka.

W związku z realizacją inwestycji przewiduje się także wyrąb ok. 0,7 ha fragmentu lasu w rejonie Pietrzakowizny. Zakres wycinki nie będzie duży z uwagi na poprowadzenie trasy w jego największym przewężeniu, po części zajmując obszar pod linią energetyczną wysokiego napięcia, pod którą zgodnie z wymogami wycinka prowadzona jest regularnie.

W Raporcie stwierdzono, iż oceniając oddziaływanie wycinki obejmującej fragmenty ww. lasów w sposób lokalny, nie można pominąć faktu, że będzie stanowiła ona stosunkowo duży ubytek w ogólnej, liczącej zaledwie kilka % lesistości obu gmin.

Z dokonanej oceny wynika również, że grąd subkontynentalny występuje płatowo na terenie całego województwa lubelskiego. Wycinka powierzchni ok. 10,7ha nie będzie istotnym negatywnym oddziaływaniem powodującym widoczne zmniejszenie reprezentatywności tego siedliska w skali lokalnej, jak również regionalnej.

W celu ochrony funkcji i wartości przyrodniczych lasu, w oparciu o przeprowadzoną inwentaryzację, zaproponowano w raporcie odpowiednie zabezpieczenia, w tym stanowisk i siedlisk gatunków chronionych czy przejść dla zwierząt. Dopiero przy uwzględnieniu tego typu działań ochronnych oddziaływanie inwestycji uznano za nieznaczające.

Według art.16 ust.1 i 1a ustawy o lasach decyzję w sprawie uznania lasu za ochronny lub pozbawienia tego charakteru wydaje minister właściwy ds. środowiska (w odniesieniu do lasów stanowiących własność Skarbu Państwa) lub starosta po uzgodnieniu z właścicielem lasu i zasięgnięciu opinii Rady Gminy (w odniesieniu do pozostałych lasów). Dotyczy to stanu po wejściu w życie z dniem 1 stycznia 1992 r. ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. z 2005r. Nr 45, poz. 435 z późn. zm.). Uznane wcześniej jako lasy ochronne położone w granicach administracyjnych miast i w strefie 10 km od miast o liczbie mieszkańców ponad 50 tys. na podstawie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych z dnia 26 marca 1982 r. pozostają nadal lasami ochronnymi z mocy prawa. Stanowi o tym art. 77 ustawy o lasach z 1991 r.

Zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 3 lutego 1995r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. z 2004r., Nr 121, poz.1266 z późn. zm.) zasady zaliczania lasów do lasów ochronnych określają przepisy o lasach. W lasach ochronnych mogą być wznoszone budynki i budowle służące gospodarce leśnej, obronności lub bezpieczeństwu państwa, oznakowaniu nawigacyjnemu, geodezyjnemu, ochronie zdrowia oraz urządzeniom służącym turystyce. W przypadkach uzasadnionych ważnymi względami społecznymi i brakiem innych gruntów lasy ochronne mogą być przeznaczone na inne niż ww. cele, po uzyskaniu zgody właściwego organu.

Jak wynika z wyroku NSA z dnia 9-08-2007 r. (sygn. akt II OSK 763/07), obowiązujące przepisy, w wypadku lokalizowania drogi, nie uniemożliwiają tego typu inwestycji na terenach leśnych. Zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych, do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji drogi nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

Zgodnie z art. 4a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.) Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określa, w drodze zarządzenia, wykaz dróg o znaczeniu obronnym. Zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.

9. Uwagi i wnioski dotyczące pominięcia w raporcie poglądów naukowych, w zakresie występowania na obszarach narażonych na oddziaływanie obwodnicy lub na zniszczenie, rzadkich gatunków roślin i zwierząt.

Jak wynika z wyjaśnień Inwestora, opinia ornitologiczna, którą przytaczają autorzy uwag została wykonana w 2001 roku. Zgodnie z przyjętymi normami naukowymi inwentaryzacje przyrodnicze są wiarygodne przez dwa lata od ich wykonania. Z tego też powodu to opracowanie mogło być tylko brane pod uwagę jako materiał archiwalny i wyjściowy do dalszych inwentaryzacji. Właśnie z powodu braku szczegółowych inwentaryzacji dla tego obszaru w ramach opracowywania raportu wykonano inwentaryzację przyrodniczą, która miała na celu wykazanie cennych siedlisk i gatunków występujących w rejonie inwestycji.

W ramach przeprowadzonej na potrzeby raportu inwentaryzacji nie stwierdzono w rejonie planowanej trasy obecności derkacza i zimorodka.

10. Uwagi i wnioski dotyczące oddziaływań na klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne oraz skuteczności ekranów akustycznych.

Zgodnie z wyjaśnieniami Inwestora w ramach opracowywania raportu wykonano krótkotrwałe pomiary hałasu w rejonie planowanej inwestycji. Pomiary te nie miały na celu określenia wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny z uwagi na to, że w chwili obecnej ona nie istnieje. Pomiary te zostały wykonane w celu skalibrowania komputerowego modelu liczącego hałas. Takie krótkotrwałe pomiary są wystarczające do kalibracji modelu, jednak nie można ich odnieść do poziomów dopuszczalnych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 129, poz. 902). W przedmiotowym rozporządzeniu zawarte są poziomy dopuszczalne dla terenów pod: zabudowę mieszkaniową, szpitale i domy opieki społecznej, budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz na cele uzdrowiskowe, rekreacyjno-wypoczynkowe i mieszkaniowo-usługowe.

Z raportu wynika, że w trakcie eksploatacji planowanej trasy komunikacyjnej w niektórych miejscach mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. W miejscach tych zaproponowano ekrany akustyczne.

Wykonane w raporcie analizy wpływu ruchu drogowego na klimat akustyczny z uwzględnieniem zaproponowanych ekranów wykazały, że rozwiązania te będą skuteczne i dla budynków mieszkalnych normy będą dotrzymane, a co za tym idzie nie będzie negatywnego wpływu na zdrowie ludzi.

W raporcie konieczne było założenie budowy całej obwodnicy Lublina (której jedną z części będzie odcinek Dąbrowica – Konopnica) z uwagi na konieczność oszacowania poziomu natężenia ruchu na tym odcinku, co miało bezpośrednie przełożenia na zasięgi oddziaływania a co za tym idzie zaproponowanie odpowiednich zabezpieczeń (ekrany akustyczne). Analizowanie tylko tego odcinka (węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica, z wyłączeniem węzła Dąbrowica i włączeniem do istniejącej drogi krajowej Nr 19) z założeniem, że nie ma pozostałych elementów obwodnicy Lublina spowodowałby znaczne niedoszacowanie w zakresie prognozy ruchu w efekcie czego zaproponowana zostałaby znacznie mniejsza ilość ekranów. Po oddaniu do użytkowania całego układu drogowego w rejonie Lublina mogłoby okazać się, że ekrany te nie chronią terenów zabudowanych przez co mieszkańcy są narażeni na ponadnormatywny hałas.

Celem każdej obwodnicy jest wyprowadzenie ruchu (głównie ciężkiego i tranzytowego) poza teren zabudowy centrum miasta. Taką funkcję wraz z pozostałymi elementami obwodnicy pełnić będzie odcinek S19 Dąbrowica – Konopnica.

Odnosnie poprawy klimatu w rejonie Al. Kraśnickiej i pogorszenia klimatu w rejonie obwodnicy, należy stwierdzić, że w większości przypadków istniejących dróg w miastach z uwagi na gęstą zabudowę oraz zjazdy nie jest możliwe zabezpieczenie budynków przy tych ciągach komunikacyjnych. Inaczej się ma sprawa jeżeli chodzi o nowe przebiegi dróg (do takich należy przedmiotowy odcinek S19), gdzie już na etapie projektu uwzględnia się rozwiązania chroniące zabudowę przed negatywnym wpływem inwestycji.

Zarzut nierzetelnej oceny oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia jest nietrafny, gdyż raport wyraźnie stwierdza o pogorszeniu klimatu akustycznego w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w sąsiedztwie fragmentu obwodnicy. Dla zabezpieczenia środowiska przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu wskazuje lokalizację ekranów akustycznych, które pozwolą na dotrzymanie standardów jakości środowiska w tym zakresie na terenach dla których są określone.

Z raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, że po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych wszystkie budynki mieszkalne znajdujące się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia będą skutecznie chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu. Jednocześnie prognozy wpływu na jakość powietrza emisji drogowych nie wykazały możliwości wystąpienia przekroczeń standardów jakości powietrza, poza terenem pasa drogowego, na całym analizowanym odcinku drogi ekspresowej.

11. Uwagi i wnioski dotyczące odbicia fali dźwięku od ściany lasu.

W przedłożonym raporcie prognozę równoważnego poziomu dźwięku wykonano w programie Soundplan 6.4. Oprogramowanie to wykonuje obliczenia zgodnie z metodą

zalecaną przez ISO 9613-2 (Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej. Ogólna metoda obliczania). Z kilku modeli obliczeniowych, które ten program zawiera wybrano niemiecki model RLS 90/DIN 18005 dla modelowania hałasu drogowego. W modelu RLS 90/DIN 18005 uwzględnia się zarówno parametry techniczno – ruchowe jak i czynniki lokalizacyjne (zagospodarowania terenu). Z przeprowadzonego modelowania wynika, że zaproponowane w postaci ekranów akustycznych zabezpieczenia będą skutecznie chroniły zabudowę zlokalizowaną w rejonie lasu Konopnickiego. Z uwagi na fakt, iż każda prognoza obarczona jest pewnym błędem, w celu jego weryfikacji, oceny trafności wyboru środków minimalizujących oraz określenia rzeczywistego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia w zakresie hałasu, zalecono wykonanie analizy porealizacyjnej.

12. Uwagi i wnioski dotyczące wariantu korzystnego w kontekście - ilości wyburzeń i wycinki drzew.

Z analiz przeprowadzonych w raporcie wynika, że wariant realizacyjny jest korzystniejszy od tzw. wariantu bezzinwestycyjnego. Stwierdzono, że po uwzględnieniu zaproponowanych zabezpieczeń projektowany odcinek drogi ekspresowej S-19 na odcinku od węzła Dąbrowica (bez węzła) do włączenia się drogi ekspresowej do istniejącej DK Nr 19 nie będzie znacząco oddziaływał na środowisko. Nie jest to równoznaczne z tym, że analizowana inwestycja w ogóle nie będzie oddziaływała na środowisko.

Z uwagi na teoretyczne założenia przyjęte w raporcie dla różnych horyzontów czasowych (prognoza ruchu, udział pojazdów w porze dnia i nocy itp.) rzeczywiste oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe może w niewielkim stopniu różnić się od oddziaływań prognozowanych w raporcie. Z uwagi na fakt, iż każda prognoza obarczona jest pewnym błędem, w celu określenia rzeczywistego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia w zakresie hałasu zostanie wykonana analiza porealizacyjna.

13. Uwagi i wnioski dotyczące lokalizacji obwodnicy w pobliżu miasta.

Zgodnie ze stanowiskiem Inwestora powiązanie odległości przebiegu obwodnicy od granic miasta wiąże się z realizacją jej podstawowego celu, czyli przejęciem ruchu z jego centrum. Aby obwodnica stanowiła atrakcyjne rozwiązanie alternatywne jej trasa nie może wydłużać czasu podróży.

14. Uwagi i wnioski dotyczące układu komunikacyjnego, powstającego w wyniku planowanej budowy obwodnicy Lublina, przebiegu drogi wojewódzkiej nr 747, drogi dojazdowej Nr 22732.

Zgodnie ze stanowiskiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie szczegółowe rozwiązania projektowe związane m.in. z uporządkowaniem układu komunikacyjnego, powstającego w wyniku planowanej budowy obwodnicy Lublina na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej S19, pojawią się na etapie opracowywania Projektu Budowlanego, którego wykonanie zostanie zlecone po uzyskaniu decyzji środowiskowej. Dostępność komunikacyjna terenów przyległych do obwodnicy zostanie jeszcze raz przeanalizowana i w miarę potrzeb, do rozwiązań projektowych proponowanych na etapie sporządzania Koncepcji programowej (w oparciu o którą uzyskano decyzję lokalizacyjną) zostaną wprowadzone korekty.

Z wyjaśnień Inwestora wynika, że konieczność połączenia drogi wojewódzkiej Nr 747 wynika z uzgodnień z Zarządem Województwa Lubelskiego. Obecnie na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie wykonywana jest dokumentacja techniczna w stadium Koncepcji Programowej na budowę drogi wojewódzkiej nr 747 Ilża – Lipsko – Solec n. Wisłą – Opole Lub. – Bełżyce – Konopnica, stanowiącej dojazd do węzła „Konopnica” obwodnicy Lublina w ciągu drogi ekspresowej S-19. W celu połączenia węzła „Konopnica” z istniejącym przebiegiem drogi krajowej Nr 19, Oddział GDDKiA, zleci wykonanie tego odcinka w ramach opracowania dokumentacji technicznej (w stadium Projektu Budowlanego i Projektu Wykonawczego) na budowę obwodnicy Lublina w ciągu drogi ekspresowej S 19 na odcinku węzeł „Dąbrowica” – węzeł „Konopnica”, po uzyskaniu decyzji środowiskowej.

15. Uwagi i wnioski dotyczące niwelety drogi.

Z uwagi na deniwelacje terenu będzie istniała konieczność poprowadzenia trasy w wykopie bądź nasypie. Ich wysokość/głębokość jest zmienna w zakresie od ok. 0,09 do ok. 9 m (nasyp) i od ok. 0,02 do ok. 10m (wykop). W wyniku prowadzonych robót ziemnych dojdzie do lokalnych zaburzeń stosunków gruntowo-wodnych, po wykonaniu których sytuacja się ustabilizuje. Przy zastosowaniu odpowiedniego reżimu prac na etapie realizacji, jak również odwodnienia na etapie eksploatacji nie przewiduje się istotnego oddziaływania na wody gruntowe.

W rejonie lasu Konopnickiego początkowo droga prowadzona jest wykopem (dochodzącym do głębokości ok. 10m w km ok. 11+200 wg kilometrażu z materiałów do decyzji lokalizacyjnej, po czym przechodzi w nasyp (maksymalnie 0,97 m, miejscami biegnąc niemal po powierzchni terenu – 0,23m).

16. Uwagi i wnioski dotyczące zmiany wykonawcy raportu.

Z wyjaśnień Inwestora wynika, że raport, jaki był rozpatrywany na etapie decyzji lokalizacyjnej został sporządzony w oparciu o obowiązujące ówczesnie przepisy prawne. Na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach raport musiał zostać opracowany zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami, stąd inny wykonawca raportu (wyłoniony zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych).

17. Uwagi i wnioski dotyczące strefy ochronnej.

W załączonym do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie ma informacji o konieczności wprowadzenia strefy ochronnej od projektowanej obwodnicy (500m).

18. Uwagi i wnioski dotyczące formy podawania informacji do publicznej wiadomości.

W Dyrektywie Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne w art. 6 ust.2 zawarte jest stwierdzenie, iż Państwa Członkowskie zapewniają, że każdy wniosek o zezwolenie na inwestycję i wszystkie informacje zebrane zgodnie z art. 5 udostępniane są opinii publicznej we właściwym czasie, aby umożliwić zainteresowanej społeczności wyrażenie opinii przed przyznaniem zezwolenia na inwestycję.

„Wytyczne” w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych” Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 3 czerwca 2008r. zawierają wykładnię odnośnie stosowania przepisów w zakresie postępowania o oś, celem zapewnienia wskazówek dla jednolitego stosowania prawa. Zgodnie z pkt. 14 „Wytycznych”, w ocenie KI: pojęcie „informowania” zawarte w art. 6 ust.2 dyrektywy o oś, wymaga od państw członkowskich faktycznego i bezpośredniego przekazania społeczności przedmiotowych informacji. Zgodnie z polskimi przepisami społeczność jest jedynie informowana o umieszczeniu pewnych danych w publicznie dostępnym wykazie. Tymczasem ważne jest, by miała ona możliwość bezpośredniego zapoznania się ze stosownymi informacjami, co oznacza, że wpis w publicznie dostępnym wykazie nie jest wystarczający”. W związku z powyższym w pkt. 24 Wytycznych zawarte zostały zalecenia odnośnie bardziej szczegółowego i szerszego przedstawiania informacji przy podawaniu do publicznej wiadomości informacji o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed wydaniem decyzji wymagających udziału społeczeństwa przez organ właściwy do ich wydania.

Obwieszczenie Wojewody Lubelskiego z dnia 27 sierpnia 2008r. służy poinformowaniu społeczeństwa o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21-dniowy termin ich składania oraz o terminie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Zawiera także informacje o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obwieszczenie zostało sporządzone i podane do publicznej wiadomości zgodnie z wymaganiami określonymi w Prawie ochrony środowiska (art. 32, art. 3 pkt 19 ustawy) oraz Kodeksie postępowania

administracyjnego. Przekaz informacji w nim zawartych nie stwarza wątpliwości, co do identyfikacji organu prowadzącego postępowanie, właściwego do wydania decyzji czy udzielenia informacji w tej sprawie. O charakterze decyzji środowiskowych uwarunkowaniach rozstrzygają zapisy ustawowe określone w Prawie ochrony środowiska. Należy także podkreślić, że do publicznej wiadomości organ prowadzący postępowanie podał także w drodze obwieszczeń:

- zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- informacje o wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Środowiska o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia.
- informacje o uzgodnieniu przez powyższe organy i możliwości składania zażaleń na wydane postanowienia.

W świetle powyższego nie są zasadne zarzuty dotyczące braku istotnych z punktu prawa wspólnotowego elementów w Obwieszczeniu Wojewody Lubelskiego z dnia 27 sierpnia 2008r. Stwierdzenie, iż „decyzja wydana na podstawie tegoż obwieszczenia będzie sprzeczna z prawem wspólnotowym” nie jest uzasadnione. Wniesiony zarzut, że podanie do publicznej wiadomości dokonane obwieszczeniem Wojewody Lubelskiego nie zawiera wszystkich wymaganych przez prawo wspólnotowe elementów, nie może stanowić podstawy do wydania odmownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

19. Wnioski dotyczące wydania odmownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, odmowa wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia może nastąpić w przypadku:

- niezgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, jeżeli został on uchwalony,
- odmowy uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, przez właściwe organy ochrony środowiska oraz organy państwowej inspekcji sanitarnej, w trybie art. 48 ust. 2 Poś,
- gdy z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w innym wariantcie niż proponowany, a wnioskodawca nie zgadza się na ten, wskazany przez organ wariant dopuszczony do realizacji (art. 55 Poś).

Organ może też odmówić wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku, gdy, pomimo wielokrotnego wzywania wnioskodawcy do uzupełnienia braków we wniosku o wydanie ww. decyzji bądź też w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, braki te nie zostaną uzupełnione w stopniu pozwalającym na określenie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia i wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Z dokonanej analizy wynika, że „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pn. „Budowa drogi ekspresowej S-19 na odcinku węzeł Dąbrowica – węzeł Konopnica (odcinek obwodnicy Lublina) z wyłączeniem węzła Dąbrowica i włączeniem S-19 do istniejącej drogi krajowej Nr 19” nie posiada poważnych braków metodycznych i prawnych, spełnia wymagania stawiane przepisami prawa w tym zakresie.

W rozpatrywanej sprawie nie występują więc ww. przesłanki warunkujące odmowę wydania decyzji. Nie może być ona oparta wyłącznie na wystąpieniu protestów społeczności lokalnej, co do realizacji danego przedsięwzięcia.

20. Uwagi i wnioski dotyczące bezprzedmiotowości wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na obecnym etapie.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na obecnym etapie procesu inwestycyjnego nie jest bezprzedmiotowe i nie jest „pustą procedurą”. Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem m.in. decyzji o pozwoleniu na budowę obiektu budowlanego. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ

wydający przedmiotową decyzję. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa się m.in. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

W oparciu o art. 47 ustawy Prawo ochrony środowiska w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne, zabytki, dostępność do złóż kopalin. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy poralizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz w zakresie zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych wprowadzanych do odbiorników. Analiza wykona 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 celu oceny rzeczywistego oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne należy wykonać badania na wylotach z urządzeń oczyszczających w zakresie zawartości węglowodanów ropopochodnych oraz zawiesiny ogólnej. Wyniki analizy określą czy konieczne będzie zastosowanie dodatkowych urządzeń zabezpieczających. W sytuacji, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane standardy jakości środowiska, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Analizowany odcinek drogi ekspresowej S-19 oddalony jest od granicy z Ukrainą o ok. 90 km, nie wystąpi więc oddziaływanie transgraniczne. Droga ekspresowa przejmie znaczną część ruchu (głównie tranzytowego) z istniejącej DK Nr 19. Zmniejszy to ryzyko wystąpienia poważnej awarii na tej drodze. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii na drodze ekspresowej jest znikome, wpływa na to ograniczona dostępność, bezkolizyjne skrzyżowania oraz odpowiednie parametry (łagodne łuki, dobra widoczność).

Uwzględniając przedstawione warunki należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należywym wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Z uwagi na to, że liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 46a ust 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, o niniejszej decyzji strony zostaną zawiadomione poprzez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie organu wydającego decyzję, w siedzibie Inwestora, w urzędach gmin właściwych ze względu na przedmiot ogłoszenia a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie, pod adresem: <http://www.lublin.rdos.gov.pl>.

Zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

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

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust 4 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wiąże organ wydający decyzję o pozwoleniu na budowę i stanowi załącznik do wniosku o wydanie tej decyzji. Zgodnie z zapisami art. 46 ust 4b i 4c ustawy Prawo ochrony środowiska, wniosek ten powinien zostać złożony w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiegać będzie etapowo oraz nie zmienia się warunki określone w niniejszej decyzji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) jednostki budżetowe zwalnia się od opłaty skarbowej.



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie
dr Jerzy Krzysański
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie,
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin,
2. Urząd Gminy Konopnica
3. Urząd Gminy Jastków
4. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie
5. Aa.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S-19 na odcinku węzeł Dąbrowica-węzeł Konopnica (odcinek obwodnicy Lublina) z wyłączeniem węzła Dąbrowica i włączeniem do istniejącej drogi krajowej Nr 19 jest istotnym zamierzeniem inwestycyjnym. Planowana trasa powstała z połączenia dwóch z rozpatrywanych na wcześniejszym etapie wariantów – wariantu IV i V, prowadzona będzie nowym przebiegiem i nie będzie pokrywała się z istniejącymi drogami krajowymi dochodzącymi do Lublina, dzięki czemu odciążą istniejący układ komunikacyjny Lublina.

Całkowita długość odcinka wyniesie 10 361 m Obwodnica Lublina planowana jest jako droga ekspresowa klasy S, do której dostęp będzie możliwy wyłącznie poprzez węzły drogowe (bezkolizyjne skrzyżowania dwupoziomowe), zapewniające powiązania dróg niższych kategorii, zbierających ruch z terenów przyległych z drogą ekspresową.

Parametry techniczne:

- klasa drogi – S
- prędkość projektowa – 100 km/h,
- ilość jezdni – 2,
- obciążenie – 115 kN/oś,
- ilość pasów ruchu – 2x2,
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego – 2,50 m,
- szerokość opaski bezpieczeństwa – 0,50 m,
- szerokość pasa rozdziału – 4,0 m (część ziemna) zapewniająca lokalizację podpór wiaduktów,
- parametry łuków poziomych i pionowych co najmniej minimalne (łuki pionowe) lub większe od wymaganych w Rozporządzeniu MTiGM z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r.).

Z uwagi na duże prognozowane natężenie ruchu planowany odcinek będzie budowany bez etapowania (powstaną dwie jezdnie po dwa pasy ruchu każda). Na przeważającej części, zwłaszcza w rejonie występowania zabudowy, droga projektowana jest w wykopie o głębokości 4 - 10 m. Na cele budowy planowanego odcinka drogi ekspresowej oraz całej infrastruktury towarzyszącej konieczne będzie zajęcie ok. 21 ha powierzchni, zajęcie pod pas drogowy będzie trwałe.

Obecnie główne ciągi komunikacyjne przechodzące przez Lublin (droga krajowa Nr 19, droga krajowa Nr 17, droga krajowa Nr 12) charakteryzują się dużym obciążeniem ruchu, z którego znaczny procent stanowi ruch tranzytowy, nakładający się na duży ruch wewnątrzmijski. Budowa obwodnicy Lublina spowoduje istotny spadek ruchu pojazdów na wszystkich rozpatrywanych odcinkach ulic szczególnie w kategorii pojazdów ciężarowych.

Inwestycja w początkowym odcinku względnie rzadko koliduje z obszarami zabudowanymi. W pasie projektowanej inwestycji jak w jej bezpośrednim sąsiedztwie znaczną powierzchnie zajmują pola uprawne, sady, łąki i nieużytki. Gęstość zabudowy w rejonie inwestycji i w jej pasie wzrasta głównie na końcowym odcinku trasy od ok. km 8+611/9+000. W końcowym odcinku droga przebiega przez obszar kompleksu leśnego (tzw. Las Konopnicki), w granicach którego łączy się z istniejącą drogą krajową Nr 19.

Budowa planowanej obwodnicy Lublina spowoduje sytuację, w której nastąpi pogorszenie warunków akustycznych na terenach sąsiadujących, z tego względu dla budynków mieszkalnych, które będą narażone na działanie poziomego dźwięku przekraczające wartości dopuszczalne, konieczne będzie zastosowanie zabezpieczeń przeciwdźwiękowych np. ekranów akustycznych.

Celem inwestycji jest usprawnienie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyeliminowanie lub zmniejszenie uciążliwości (hałas, zanieczyszczenia) dla mieszkańców Lublina. Droga przebiegać będzie poza zachodnimi granicami miasta, przez gminy Jastków i Konopnica. Poprzez połączenia z lokalnym układem drogowym w węzłach: "Dąbrowica", "Płouszowice" i "Konopnica" stanowić będzie zachodnią obwodnicę miasta, będąc jednocześnie częścią planowanej obwodnicy Lublina od węzła "Witosa" (droga S-12/17) do węzła "Konopnica" (droga S-19).



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie

dr Jerzy Krzyżycha
Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Lublinie