

Lublin, 5 maja 2013 r.

**Wydział Ochrony Środowiska
Urzędu Miasta Lublin**
srodowisko@lublin.eu

Uwagi merytoryczne do treści Raportu o oddziaływaniu na środowisko (dalej: Raport) przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Gen. Wł. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie

Raport o oddziaływaniu na środowisko (dalej: Raport) przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Gen. Wł. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie w obecnym kształcie nie może być podstawą do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wnosimy o uzupełnienie Raportu w celu spełnienia wymagań wydanych w Postanowieniu Prezydenta m. Lublin nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Gen. Wł. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie (znak: OŚ-OŚ-III.6220.95.2012, dalej: Postanowienie) oraz o usunięcie z Raportu ewidentnych błędów, nieścisłości i sprzecznych sformułowań, które mają znaczenie dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- 1) W Raporcie nie przedstawiono 3 wariantów wymaganych Postanowieniem nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko
- 2) W Raporcie przedstawiono 2 warianty, jednak żadnego z nich nie można uznać za racjonalny wariant alternatywny (zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 lit. a Ustawy)
- 3) W Raporcie brak uzasadnienia dla wybranego wariantu (wymaganego art. 66 ust. 1 pkt 7 Ustawy)

Uzasadnienie:

Zgodnie z art. 66 Ustawy Raport powinien zawierać w szczególności opis analizowanych wariantów, w tym wariantu proponowanego przez wnioskodawcę i jego racjonalnej alternatywy, a także wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, wraz z uzasadnieniem ich wyboru. Zapis taki znalazł się także w Postanowieniu. W raporcie występują jedynie dwa warianty, zróżnicowane wyłącznie pod względem technologii wykonania obiektu inżynierskiego – części składowej całej inwestycji. Naszym zdaniem dla zadania polegającego na przebudowie skrzyżowania należałoby przeanalizować różne warianty jego przebudowy, np. przebudowa na skrzyżowanie wielopoziomowe i jedno-poziomowe.

Brak uzasadnienia dla wyboru jednego z wariantów, poza lakonicznym stwierdzeniem, iż jeden z wariantów został wybrany na posiedzeniu ZOPI (w raporcie brak rozwinięcia skrótu) jest niezgodny z art. 66 ust. 1 pkt 7 Ustawy, która wymaga uzasadnienia wybrania danego wariantu. Ponadto spośród przedstawionych wariantów żadnego nie można przyjąć za racjonalny wariant alternatywny.

Oba przedstawione w Raporcie warianty zakładają wybudowanie estakady w ciągu alei Solidarności. Z Prognozy i analizy ruchu w rejonie skrzyżowania al. Solidarności, al. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie wynika, iż już obecnie al. Solidarności od strony zachodniej nie jest najmocniej obciążonym wylotem skrzyżowania.(rys. 4.8). Prognoza na rok 2014 wskazuje, że wzdłuż Solidarności będzie mniejsze natężenie ruchu niż wzdłuż al. Sikorskiego – ul. Gen. B. Ducha (rys.4.9). Prognoza na 2034 rok wskazuje, że ruch po projektowanej estakadzie (wzdłuż Solidarności) byłby

ok. 3 razy mniejszy niż pod nią (relacja al. Sikorskiego – ul. Gen. B. Ducha). Wskazuje to jednoznacznie, iż racjonalne byłoby usytuowanie estakady w kierunku południkowym a nie równoleżnikowym. Dodatkowo za takim rozwiązaniem przemawia fakt, że do czasu oddania do użytkowania zachodniej części obwodnicy Lublina cały ruch ciężarowy (samochody ciężarowe z naczepami) będzie przemieszczał się w relacji południkowej (rys. 4.14)

Należy także zaznaczyć, że oba warianty przewidują znaczną rozbudowę skrzyżowania, pomimo prognozy ruchu wskazującej na nieznaczny spadek natężenia ruchu, w tym w szczególności ruchu samochodów ciężarowych.

W związku z powyższym racjonalnym wydaje się uzupełnienie Raportu o warianty uwzględniające wybudowanie estakady w relacji al. Sikorskiego – ul. Gen. B. Ducha oraz przebudowę skrzyżowania w jednym poziomie.

4) W Raporcie opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia przedstawiono w sposób niezgodny ze stanem prognozowanym

Uzasadnienie:

W Raporcie zapisano, że w przypadku braku przebudowy ruch tranzytowy w kierunku Warszawy będzie utrudniał ruch na skrzyżowaniu. Z analiz ruchu wynika, że w roku 2014 ruch tranzytowy (pojazdy ciężarowe z naczepą) wzdłuż Solidarności będzie bliski zeru. Podobnym nadużyciem jest stwierdzenie o znaczącym wzroście natężenia ruchu na tym skrzyżowaniu i związanym z tym wzrostem wypadków – porównanie analizy ruchu z 2012 roku z prognozami (2014, 2034) jasno wskazuje na nieznaczne zmniejszenie się natężenia ruchu (rys. 4.8 vs rys. 4.9, rys. 4.13).

Na podstawie przedstawionych w Raporcie prognoz można stwierdzić, iż w związku ze spadkiem ruchu należy dążyć do co najwyżej utrzymania obecnych parametrów przebudowywanych dróg. Znaczne zwiększenie przepustowości przedmiotowego skrzyżowania może spowodować powstanie ruchu wzbudzonego. Istotnym z punktu widzenia ochrony środowiska jest wprowadzenie działań na rzecz zrównoważonego transportu – priorytetu dla transportu zbiorowego i tras rowerowych.

Wnosimy o uzupełnienie Raportu o opis wariantu 0 (nieinwestycyjnego) polegającego wyłącznie na optymalizacji lub wymianie sygnalizacji świetlnej.

5) Brak podanych lokalizacji zbiorników podczyszczających wody wymaganych Postanowieniem

Uzasadnienie:

Postanowienie wymaga podania lokalizacji zbiorników podczyszczających wody, jednak w Raporcie w części tekstowej i graficznej nie ma podanych konkretnych lokalizacji zbiorników podczyszczających czy innych proponowanych rozwiązań.

6) W Raporcie w nikłym stopniu poruszono temat wpływu przedmiotowej inwestycji na powierzchnię ziemi

7) W Raporcie nie zaprezentowano w formie graficznej wpływu przedmiotowej inwestycji na krajobraz (wymaganego art. 66 ust. 1 pkt 13 Ustawy)

Uzasadnienie:

Raport w odniesieniu do oddziaływania na krajobraz w nikłym stopniu odnosi się do zmian jakie w przestrzeni wprowadzą 7m ekrany akustyczne czy mur oporowy o wysokości 11m od strony Górki Czechowskich. Należy rozważyć czy zmniejszenie liczby pasów ruchu nie pozwoliłoby na zmniejszenie ingerencji w krajobraz ww. elementów. Ponadto nieodzownym elementem oceny ingerencji w krajobraz w wypadku tego typu konstrukcji wydają się wizualizacje, szczególnie z perspektywy ulicy i z wyżej położonej części al. Sikorskiego.

8) Przedstawione w Raporcie wyniki badań związane z oceną stanu powietrza, budzą wątpliwości, które w Raporcie nie zostają wyjaśnione.

Uzasadnienie:

Przedstawione w Raporcie prognozy oceny stanu powietrza budzą wątpliwości co do ich prawidłowości. W przypadku pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5 przewiduje się znaczną poprawę jakości powietrza zaraz po oddaniu do użytku przebudowanego skrzyżowania (spadek ruchu w związku z przeniesieniem ruchu na obwodnicę) oraz ponowne pogorszenie w dalszej perspektywie pomimo co najwyżej utrzymania się ruchu na tym samym poziomie. W przypadku tlenków azotu przewiduje się drastyczny wzrost jego poziomu w momencie oddania do użytkowania przebudowywanego skrzyżowania oraz w dalszej perspektywie jego spadek, jednak do poziomu 3 razy większego niż obecnie. Maksymalne wartości z raportu zebrano w tabeli poniżej.

	2012	2014	2029	Poziom dop.
NO _x	22,6	263	136	40
PM2,5	34,4	9,3	3,1	40
PM10	23,2	5,9	2,0	25

Ze względu na brak wytłumaczenia takich zjawisk (drastyczny wzrost NO_x, drastyczny spadek pyłów zawieszonych w momencie oddania do użytkowania skrzyżowania po przebudowie pomimo zbliżonego natężenia ruchu) przedstawione wyniki budzą zastrzeżenia co do ich wiarygodności. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, iż takie wyniki nie odzwierciedlają zmian w stanie powietrza w korelacji ze zmianą natężenia ruchu.

9) W Raporcie przedstawiono kartogramy ruchu nieodpowiadające przedstawionej w Raporcie analizie ruchu

Uzasadnienie:

Z kartogramów ruchu (rys. 4.19-4.23) wynika, iż wzdłuż alei Solidarności przez skrzyżowanie nie będzie się odbywał ruch (natężenie ruchu 0 Poj/h). Najprawdopodobniej jest to wynikiem nie uwzględnienia estakady w symulacji. Zastrzeżenie budzi też jakość przedstawionych grafik (dane liczbowe są nieczytelne) i brak ich opisu (jakiej ulicy odpowiada, który wlot).

10) Zaproponowane w Raporcie rozwiązania dyskryminują ruch rowerowy powodując zwiększone zanieczyszczenie środowiska, konflikt społeczny

11) Zaproponowane w Raporcie rozwiązania odnośnie ruchu rowerowego są niezgodne z prawem lokalnym

Uzasadnienie:

Na rysunku koncepcyjnym widoczna jest nieciągłość infrastruktury rowerowej. Pociąga to za sobą następujące konsekwencje:

- zagrożenie dla rowerzystów korzystających z jezdni na zasadach ogólnych w miejscach gdzie nie ma drogi dla rowerów lub w przypadku zakazania ruchu rowerzystów po tej drodze bez stworzenia alternatywnej trasy (drogi dla rowerów wzdłuż jezdni) wzrastający konflikt społeczny,
- wzrost zanieczyszczenia środowiska w związku z utrudnianiem rozwoju ruchu rowerowego na rzecz ruchu samochodowego,

Ponadto należy zauważyć, że takie rozwiązanie jest niezgodne ze Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin, Polityką Transportową m. Lublin, Polityką Rowerową m. Lublin, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. Lublin. Istotny jest też fakt, iż trasa rowerowa wzdłuż Czechówki została wybrana (jako jedna z czterech) do realizacji podczas konsultacji społecznych w sprawie ścieżek rowerowych z roku 2007 (http://tnn.pl/k_504_m_3.html).

W celu realizacji inwestycji zgodnie z potrzebami rowerzystów (za Standardami technicznymi – wymagania CROW) należałoby wykonać przy każdej jezdni ulic Solidarności, Ducha, Sikorskiego dwukierunkową drogę dla rowerów.

11) W trakcie postępowania obwieszczenia zostały oznaczone złym znakiem sprawy

Uzasadnienie:

W trakcie postępowania wydano następujące obwieszczenia:

- o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie

- w sprawie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Gen. Wł. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie

- w sprawie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Gen. Wł. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie

o znaku sprawy OŚ-OŚ-III.6220.95.2012, oraz obwieszczenie:

- w sprawie przystąpienia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie skrzyżowania ulic: al. Solidarności, al. Wł. Sikorskiego i ul. Gen. B. Ducha w Lublinie

o znaku sprawy OŚ-OŚ-III.6220.94.2012.

Ostatnie obwieszczenie w tej sprawie zostało oznaczone innym znakiem sprawy. Błędu takiego nie można uznać ani błędem pisarskim ani oczywistą omyłką.

12) Zarzucamy inwestorowi złamanie Konwencji z Aarhus (DzU nr 78 poz. 706) poprzez zorganizowanie fikcyjnych konsultacji społecznych.

Uzasadnienie:

Konsultacje zostały zorganizowane na zbyt późnym etapie, tj. po wskazaniu wariantu preferowanego oraz szczegółowych rozwiązań technicznych przez ZOPI.

Zgodnie z zapisami Konwencji, która po ratyfikacji stała się częścią porządku prawnego w kraju, konsultacje społeczne powinny być organizowane na tak wczesnym etapie przedsięwzięcia, kiedy wszystkie rozwiązania są jeszcze możliwe.

Opracował:

Krzysztof Kowalik

Jan Kamiński
Przewodniczący RKP