

Lublin, 17 października 2013 r.

**Wydział Ochrony Środowiska**  
**Urząd Miasta Lublin**  
**PL. Króla Władysława Łokietka 1**  
**20-109 Lublin**

W związku z Obwieszczeniem w sprawie przystąpienia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego:

*Budowie dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I – budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca'80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie III – budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną,*

składamy poniższe uwagi merytoryczne do treści Raportu. W związku z tymi uwagami wnosimy o uzupełnienie Raportu przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Z poważaniem

Opracował:  
Krzysztof Kowalik



Jan Kamiński  
Przewodniczący RKP

Do wiadomości:

**Pan Krzysztof Żuk, Prezydent Miasta Lublin**

**Pan Stanisław Kalinowski, Zastępca Prezydenta Miasta Lublin ds. Inwestycji i Rozwoju**

## Uwagi merytoryczne do treści Raportu:

Raport o oddziaływaniu na środowisko (dalej: Raport) przedsięwzięcia polegającego na Budowie dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I - budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca'80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie III - budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną 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 Budowie dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie I - budowa dróg dojazdowych do Stadionu Miejskiego w Lublinie wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie II – budowa przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca'80, na odcinku od al. Piłsudskiego do planowanej ul. Muzycznej wraz z infrastrukturą techniczną. Zadanie III - budowa ul. Muzycznej od wysokości zjazdu na teren budowanego Stadionu Miejskiego do skrzyżowania z ulicami Narutowicza, Głęboką, Nadbystrzycką wraz z infrastrukturą techniczną (znak: OŚ-OŚ-III.6220.92.2013, dalej: Postanowienie) oraz o usunięciu z Raportu braków, które mają znaczenie dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**1) 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)**

### 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 obiektów inżynierskich – małej części składowej całej inwestycji. Naszym zdaniem dla zadania polegającego na budowie dróg dojazdowych do stadionu należałoby przeanalizować różne warianty ich budowy. W szczególności należałoby wprowadzić różne warianty rozwiązań skrzyżowania ul. Lubelskiego Lipca 80 i ul. Dworcowej.

Oba przedstawione w Raporcie warianty zakładają wybudowanie wiaduktu w ciągu ulicy Lubelskiego Lipca 80 nad ulicą Dworcową. Rozwiązanie to przyjęte jest jako pewnik, jednak za zastosowaniem takiego rozwiązania nie przedstawiono żadnych argumentów. W naszej opinii takie rozwiązania jest złe z kilku powodów. Przede wszystkim istotny jest wysoki koszt budowy wiaduktu wraz z nasypami zamiast drogi w poziomie terenu. Po drugie znaczna zajętość drogi pod nasyp - w porównaniu do drogi bez nasypu ok. 18 m szerzej. Po trzecie znaczna degradacja krajobrazu nasypem drogowym o prawdopodobnej wysokości 6m – dwóch kondygnacji. W związku z tym, że w najbliższym otoczeniu znajdują się obiekty 1-3 kondygnacyjne wydaje się, że nasyp drogowy będzie dominował nad okolicą. Po czwarte proponowane rozwiązanie układu drogowego znacząco wydłuży drogę istniejących linii komunikacyjnych w rejon dworca PKP. W przyszłości na tym obszarze planowana jest także budowa nowego dworca komunikacji autobusowej, dla której także zostanie wydłużona droga dojazdowa do dworca.

Naszym zdaniem warianty powinny polegać na zróżnicowaniu rozwiązania techniki wykonania obiektu inżynierskiego nad ul. Dworcową jako wiaduktu lub tunelu, bądź pół tunelu. W związku z brakiem uzasadnienia dla przeprowadzenia nad ulicą Dworcową wiaduktu bez wykonania skrzyżowania z ul. Lubelskiego Lipca 80 można także przewidzieć wariant skrzyżowania ul. Dworcowej z ulicą Lubelskiego Lipca 80 lub jeśli nie jest to możliwe likwidację części ul. Dworcowej, w wyniku czego powstałoby dwie ślepe ulice Dworcowe. Obsługę północnej części ulicy Dworcowej można przewidzieć np. z ul. Lubelskiego Lipca 80 (wydaje się, iż ta ulica będzie obsługiwała wyłącznie Międzynarodowe Targi Lubelskie), a części południowej z Placu Dworcowego.

Ponadto przedstawione w Raporcie wyniki prognoz oceny stanu powietrza dla obu wariantów, wskazują, iż tuż po oddaniu inwestycji do użytkowania zostaną przekroczone stężenia dwutlenku azotu. Stężenia te zgodnie z prognozą nie będą spełniać norm w całym prognozowanym okresie (20 lat)! Stężenia te są zależne m.in. od natężenia ruchu, które w uproszczeniu jest zależne od liczby pasów ruchu. W obu wariantach liczba pasów ruchu jest identyczna. Naszym zdaniem żadnego z tych wariantów nie można więc uznać za lepszy dla środowiska ani za racjonalny. Oba te warianty są także niebezpieczne dla człowieka, co jest szczególnie istotne, gdy uwzględnimy już istniejący ogromny ruch pieszych na skrzyżowaniu Nadbystrzycka – Muzyczna (które jest objęte niniejszym Raportem).

W toku wyżej przytoczonych argumentów nie można uznać przedstawionych wariantów za racjonalne a już na pewno uznać, któregoś z nich za najlepszy dla środowiska.

## **2) W Raporcie w nikłym stopniu poruszono temat wpływu przedmiotowej inwestycji na powierzchnię ziemi**

## **3) 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 6 m nasypy drogowe. W naszej opinii nie da się ocenić ingerencji w krajobraz w wypadku tego typu konstrukcji bez przedstawienia wizualizacji, szczególnie z perspektywy ulicy. Ponadto z obecnie załączonej do Raportu mapy nie da się odczytać żadnych różnic wysokości w układzie docelowym! Trudno jest, więc ocenić czy przypadkiem Park Ludowy nie znajdzie się w niecce otoczonej z 4 stron nasypami, co zdegraduje jego wygląd.

## **4) W Raporcie brak wymaganych materiałów**

### Uzasadnienie:

W Raporcie nie przedstawiono prognozy natężenia ruchu, na podstawie której można prognozować wszelkie inne oddziaływania na środowisko. Powołano się na badania wykorzystane w innym Raporcie OOS, jednak bez ich zamieszczenia czy streszczenia. Jest to wprost sprzeczne z nałożonym w Postanowieniu obowiązkiem przedstawienia danych wejściowych dla wykonania m.in. prognoz hałasu. Trudno, więc ocenić rzetelność przedstawionych prognoz, w szczególności czy uwzględniają krótkotrwałe oddziaływanie na środowisko. W szczególności chodzi tutaj o sytuację zakończenia imprezy na stadionie i opuszczenia go przez wszystkich zmotoryzowanych, co spowoduje ponadprzeciętne natężenie ruchu – czy w takiej sytuacji nie nastąpią przekroczenia stężeń zanieczyszczeń powietrza niebezpieczne dla człowieka?

Ponadto w Raporcie nie znajdują oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na ochronę przed powodzią, a także stanowiska Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej z tym związanego. Postanowieniem nałożono obowiązek zamieszczenia tych elementów w Raporcie.

## **5) W raporcie nie uwzględniono potrzeb pieszych**

Raport powstał na potrzeby zadania związanego z drogami dojazdowymi do stadionu. W projekcie tych dróg nie uwzględniono, jednak szybkiej i bezkolizyjnej trasy pozwalającej opuścić stadion pieszo i udać się na dworzec PKP czy planowany dworzec PKS. Takie podejście jest niezgodne z Polityką Transportową miasta Lublin. Ponadto utrudnianie dojścia pieszo na stadion nakłania do przyjeżdżania na stadion autem co zwiększa zanieczyszczenia środowiska. Naszym zdaniem zasadne jest wyznaczenie tunelu pozwalającego bezkolizyjnie przekroczyć skrzyżowanie ul. Muzycznej i Lubelskiego Lipca 80.