

Lublin, 09 czerwca 2016 r.

**Szanowny Pan
Krzysztof Żuk
Prezydent Miasta Lublin**

Uwagi i wnioski Rady Kultury Przestrzeni

do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie Al. Raławickich od Ronda Honorowych Krwiodawców (wraz z rondem) do skrzyżowania z ul. Lipową, ul. Poniatowskiego od Al. Raławickich do wiaduktu nad al. Solidarności, ul. Sowińskiego od Al. Raławickich do skrzyżowania z ul. Głęboką, ul. Głębokiej od stacji benzynowej do skrzyżowania z ul. Filaretów i ul. Lipowej od skrzyżowania z Al. Raławickimi do skrzyżowania z ul. Narutowicza w Lublinie, zgłaszane w procedurze z udziałem społeczeństwa. Zgodnie z obwieszczeniem z dnia 18 maja 2016 r. (OŚ-OŚ-III.6220.133.2013), link: <http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&id=263797>

Uwaga zasadnicza:

Projekt raportu o oddziaływanie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie Al. Raławickich od Ronda Honorowych Krwiodawców (wraz z rondem) do skrzyżowania z ul. Lipową, ul. Poniatowskiego od Al. Raławickich do wiaduktu nad al. Solidarności, ul. Sowińskiego od Al. Raławickich do skrzyżowania z ul. Głęboką, ul. Głębokiej od stacji benzynowej do skrzyżowania z ul. Filaretów i ul. Lipowej od skrzyżowania z Al. Raławickimi do skrzyżowania z ul. Narutowicza w Lublinie na środowisko odnosi się do projektu przebudowy, który nie rozwiązuje problemów komunikacyjnych i stanowi niewspółmiernie dużą w stosunku do potrzeb ingerencję w tkankę miasta i strukturę przyrodniczą, nie zachowuje dotychczasowego charakteru tego obszaru. Nie uwzględnia zmian w układzie komunikacyjnym Lublina, które zaszły w okresie ostatnich 3 lat i zajdą w najbliższym czasie. Budowa obwodnicy Lublina i małej obwodnicy miejskiej umożliwiającej komunikację w kierunku północ-południe Trasą Zieloną, ulicą Sikorskiego-Willową zmniejszy ruch samochodowy w rejonie Alei Raławickich. Ponadto przedstawiony projekt ma charakter tylko koncepcji technicznej bez uwzględnienia kontekstu urbanistycznego. Propozycje dotyczą rozwiązań elementów drogowych a nie podejmują kwestii układu komunikacyjnego i organizacji ruchu w tej części miasta.

Kwestionujemy zapisy raportu, który nie stwierdza znaczącego wpływu inwestycji na środowisko. W naszej ocenie jest wprost przeciwnie – **planowana inwestycja przyniesie znaczne pogorszenie środowiska w centrum Lublina. W związku z powyższym nie może ona otrzymać pozytywnej opinii środowiskowej i powinna zostać przygotowana ponownie.**

Uwagi szczegółowe:

Uwaga 1

Przedstawiony raport nie zawiera wymaganego przez art. 55 ust. 5 pkt 2 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko racjonalnego wariantu alternatywnego. Celem strategicznym Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Lublin jest :

- ograniczenie ruchu samochodów osobowych,
- rozwój i szersze wykorzystanie transportu zbiorowego.

Przedstawiony wariant nie realizuje tych zapisów. W przypadku samochodów osobowych wzrost natężenia ruchu wynosi ponad 3%, natomiast w przypadku komunikacji miejskiej utrzymuje się na stałym poziomie (porównanie prognoz natężenia ruchu ze stron 29 i 66). Posiadany przez gminę Lublin dokument pn. *Analiza i ocena możliwości wyznaczenia pasa autobusowo-trolejbusowego wzdłuż ciągu al. Raławickie – ul. Lipowa w Lublinie* wskazuje w jaki sposób można wprowadzić zmiany z minimalnym wpływem na środowisko. Żądamy by jako racjonalny wariant alternatywny przeanalizować opisane w tym dokumencie rozwiązanie.

Uwaga 2

Przedstawiony w raporcie wariant zerowy nie może być uznawany za racjonalny wariant alternatywny. Stanowisko takie przedstawił Naczelny Sąd Administracyjny w sprawie o sygnaturze II OSK 1376/12. Dodatkowo przedstawiony w raporcie wariant zerowy (bezinwestycyjny) jest nieprawidłowy. Ustawa określa, iż w raporcie należy przedstawić opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia. Niepodejmowanie przedsięwzięcia nie jest równoznaczne z zaniechaniem jakichkolwiek działań a z niepodejmowaniem działań inwestycyjnych, które wymagałyby decyzji środowiskowej. Dopuszczalne jest uwzględnienie w wariantach zerowym prac remontowych czy zmian organizacji ruchu. Stanowisko takie zostało narzucone także w Niebieskiej Księdze, która stanowi wytyczne dla przygotowania projektów z dofinansowaniem unijnym.

„Wariant bezinwestycyjny oznacza ponoszenie niezbędnych kosztów eksploatacji i utrzymania (które mogą ulegać znacznemu wzrostowi ze względu na pogarszający się stan infrastruktury) w celu zapewnienia minimalnego standardu utrzymania i umożliwienia funkcjonowania infrastruktury drogowej bez znaczącego pogorszenia jej stanu technicznego (przez cały okres analizy). Ta definicja winna być interpretowana, jako zapewnianie standardowego poziomu remontów i utrzymania istniejącej infrastruktury i sprzętu.”

Uwaga 3

W postanowieniu znak OŚ-OŚ-III.6220.133.2013 z dnia 11.12.2016 Prezydent miasta Lublin określił jakie dane powinny znaleźć się w raporcie:

- w punkcie 18 nakazano by w raporcie znalazły się informacje nt. Wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat, w tym m.in. utraty siedlisk zapewniających sekwestrację CO₂. W raporcie przedstawiono, iż prawie 600 drzew i ponad 2500m² zakrzewień zostanie usuniętych. W raporcie nie uwzględniono, jednak wpływu wycinki drzew na zmniejszenie sekwestracji CO₂,
- w punkcie 29 nakazano by w raporcie znalazły się informacje nt. Rozwiązań chroniących drzewa i krzewy nie przeznaczone do usunięcia a narażone na potencjalne uszkodzenie w związku z prowadzeniem prac na etapie budowy przedsięwzięcia - dane te nie znalazły się w raporcie,
- w punkcie 30 nakazano by w raporcie znalazły się informacje nt. Ilości i miejsc nasadzeń rekompensujących usuniętą w wyniku realizacji przedsięwzięcia roślinność - dane te nie znalazły się w raporcie, choć w raporcie podano, iż zostaną wykonane nasadzenia rekompensacyjne w ilości 223 sztuk drzew,
- w punkcie 31 nakazano zaprezentowanie wpływu inwestycji na krajobraz, czego nie uczyniono. Problem szerzej opisano w uwadze 5.
- w punkcie 36 Prezydent miasta Lublin narzucił obowiązek by w raporcie przedstawić racjonalny wariant alternatywny, czego nie uczyniono. Problem szerzej opisano w uwadze 2.

Uwaga 4

W punkcie 8.1.6. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne autorzy raportu stwierdzili, że wycinka prawie 600 drzew będzie miała charakter krótkoterminowy i nie wpłynie w większym stopniu na krajobraz. Nie sposób zgodzić się z takim stwierdzeniem. Wycinka drzew będzie miała długoterminowy charakter i będzie wiązała się z wieloletnimi negatywnymi skutkami społecznymi na zdrowie fizyczne, psychiczne i duchowe odczucia ludności, a potencjalnie także na zwiększenie przestępczości (Halina B. Szczepanowska *Ekologiczne, społeczne i ekonomiczne korzyści z drzew na terenach zurbanizowanych w Człowiek i Środowisko 31 (3-4) 2007, s. 5-26*). W raporcie nie przedstawiono też działań minimalizujących wpływ inwestycji na krajobraz, które zostały narzucone przez pkt 31 postanowieniu znak OŚ-OŚ-III.6220.133.2013.

Uwaga 5

W punkcie 10.3.1. Metoda określenia prognozy ruchu zapisano, iż celem prognozy jest „oszacowanie wielkości ruchu tranzytowego dla aglomeracji warszawskiej”. Model ten nie może być więc zastosowany do określenia prognozy ruchu dla ulic w Lublinie, które nie posiadają charakteru tranzytowego. Mając na uwadze, iż prognoza taka jest dokumentem kluczowym dla wyliczenia oddziaływań na środowisko żądamy by została dołączony do raportu.

Uwaga 6

W punkcie 10.3.2.2. Metodyka obliczeń emisji zanieczyszczeń i ich rozprzestrzeniania przyjęto, że zmiennymi są szorstkość aerodynamiczna i prognozowane natężenie ruchu. Na wszystkich odcinkach jako stałą przyjęto prędkość przejazdu równą 50km/h. Prognozowane wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza z drogi dla roku 2016 przedstawiono na stronie 67, natomiast dla roku 2019 na stronie 30. Pomimo niewielkich różnic z prognozy wynika, że zanieczyszczenie powietrza w 2019 roku w 8 na 10 wskaźników będzie niższe. Nie jest to możliwe, jeśli jedyną zmienną dla obu prognoz jest prognozowanie natężenie ruchu, które w 2019 roku jest wyższe niż w 2016 roku. Logicznym jest, że w takiej sytuacji zanieczyszczenie powietrza w 2019 roku powinno być wyższe niż w 2016 roku. Wpływ na zmniejszenie emisji może mieć moduł obliczeniowy, który uwzględnia wzrost liczby samochodów o zmniejszonej emisji spalin (raport, pkt 12.2.6), jednak w takiej sytuacji porównywanie dwóch nieadekwatnych sytuacji jest niecelowe a wręcz wprowadzające w błąd.

Uwaga 7

W punkcie 10.3.3. Hałas autorzy raportu przyjęli, że hałas drogowy zostanie zminimalizowany dzięki zastosowaniu cichej nawierzchni oraz uspokojeniu ruchu. Zgodnie z wcześniejszym opisem celem inwestycji jest zwiększenie płynności ruchu. Nigdzie nie wspomniano o uspokojeniu ruchu. W metodyce obliczeń emisji zanieczyszczeń przyjęto prędkość w ruchu swobodnym wynoszącą 50km/h, tj. dopuszczalną prędkość pojazdów. Jak pokazują badania hałas toczenia jest dominującym źródłem dźwięku przy prędkości większej od 55 km/h (Zbigniew Tabor, Janusz Bohatkiewicz „*Analizy i badania potrzeb oraz możliwości ochrony przed hałasem w otoczeniu dróg wojewódzkich Województwa Śląskiego*” w *Budownictwo i Architektura* 15(1) (2016) 259–268). Oznacza to, że w przypadku ulic objętych raportem głównym źródłem hałasu będzie odgłos silnika – w takiej sytuacji zastosowanie cichych nawierzchni nie rozwiąże problemu. Dodatkowym problemem jest utrzymanie cichych nawierzchni, które wymagają corocznych zabiegów pielęgnacyjnych. Obserwując kulturę utrzymania lubelskich dróg pewnikiem jest brak zabiegów pielęgnacyjnych i stopniowe podnoszenie hałaśliwości drogi (uwagę zwracają na to także autorzy raportu w 17.2). Ponadto wymianę nawierzchni można przeprowadzić także w wariancie zerowym. Mając na uwadze powyższe oraz fakt niewielkiej liczby wdrożeń cichych nawierzchni na terenie miasta nie można uznać przedstawionych informacji za wiarygodne.

Uwaga 8

W raporcie w żaden sposób nie uwzględniono wpływu likwidacji terenów zielonych (w szczególności drzew – zmniejszenie ich liczby o 72 % z 787 do 216) i wyasfaltowania znacznej powierzchni pasa drogowego na komfort klimatyczny. Drogi w znacznym stopniu podnoszą temperaturę otoczenia (Lahouari Bounoua i in. *Impact of urbanization on US surface climate* w *Environmental Research Letters*, Volume 10, Number 8, 2015). Już dziś przebywanie w okolicy czy poruszanie się rowerem po jezdni al. Raławickich jest nieprzyjemne w upalne dni. Po wycince drzew i zwiększeniu szerokości jezdni efekt ten znacznie wzrośnie. W przypadku zmian klimatycznych i podniesienia się temperatury przebywanie w okolicy jezdni będzie nie do wytrzymania. W związku z powyższym należy do minimum ograniczyć liczbę wycinanych drzew, poszerzenie jezdni a jako nawierzchnię jezdni stosować jasne materiały (np. jasny asfalt lub beton). Aspekt ten dotyczy także zbędnych w wielu miejscach zatok autobusowych.

Uwaga 9

W punkcie 15 autorzy raportu twierdzą, że nie przewiduje się konfliktów społecznych. Jest to twierdzenie sprzeczne ze stanem faktycznym, ponieważ w chwili obecnej występuje jawny konflikt. Mieszkańcy nie godzą się na tak znaczne poszerzenie ulicy, szczególnie ulicy Sowińskiego i Al. Raławickich oraz znaczną wycinkę drzew. Nie zgadzają się także na niczym nieuzasadnione poszerzenie jezdni poszczególnych ulic w obrębie skrzyżowań. Analizując projekt widać kilkanaście miejsc konfliktowych pomiędzy pieszymi a rowerzystami – zbyt wąskie strefy oczekiwania dla pieszych przy przystankach, brak wzajemnej widoczności czy sposób przeplatania ruchu pieszego i rowerowego.

Uwaga 10

W raporcie w żaden sposób nie uwzględniono wpływu oświetlenia na środowisko. Obecne oświetlenie zużywa duże ilości energii – nie przedstawiono sposobów minimalizacji zużycia energii np. poprzez zastosowanie oświetlenia LED, jasnych nawierzchni dróg itp.

Uwaga 11

W punkcie 6 Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia – Wariant Zerowy autorzy nieprawidłowo opisali wpływ wariantu zerowego na środowisko. Przede wszystkim, co wskazano we wcześniejszych uwagach niedopuszczalne jest interpretowanie wariantu zerowego jako wariantu, w którym nie podejmuje się żadnych działań. Wariant taki powinien obejmować minimum podjęcie prac remontowych, a także zalecanym jest rozpatrzenie zmian w organizacji ruchu (np. wprowadzenie zmian opisywanych w dokumencie Analiza i ocena możliwości wyznaczenia pasa autobusowo-trolejbusowego wzdłuż ciągu al. Raclawickie – ul. Lipowa w Lublinie). Ponadto autorzy nie odnoszą się do wpływu likwidacji 72% zadrzewień na klimat w okolicy inwestycji. Likwidacja takiej ilości zadrzewień nie tylko wpłynie na wzrost temperatury otoczenia, ale także uniemożliwi magazynowanie wody opadowej. Nie można się także zgodzić, ze stwierdzeniem, że realizacja przedsięwzięcia spowoduje polepszenie nawierzchni jezdni, zmianę organizacji ruchu, ponieważ te dwie zmiany można wykonać w wariantcie zerowym. Nie można się także zgodzić, iż realizacja inwestycji zmniejszy uciążliwość w zakresie hałasu czy powietrza, ponieważ jak wskazano wcześniej przedstawione prognozy są niewiarygodne.

Uwaga 12

W punkcie 9 autorzy raportu stwierdzają, że realizacja inwestycji nie podlega zasadniczej wątpliwości. Jest wręcz odwrotnie. Analiza i ocena możliwości wyznaczenia pasa autobusowo-trolejbusowego wzdłuż ciągu al. Raclawickie – ul. Lipowa w Lublinie wskazuje dużo lepsze rozwiązanie przy znacznie mniejszym koszcie, zerowym zużyciu surowców i wytworzeniu odpadów i zerowej wycince drzew. Postulowana inwestycja nieznacznie poprawi jakość powietrza – w dalszym ciągu przekroczone będą normy tlenków azotu i pyłu zawieszonego PM_{2,5} oraz w niewielkim stopniu wpłynie na poprawę płynności ruchu.

Uwaga 13

W punkcie 9.2. Powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz autorzy twierdzą, że inwestycja nie będzie miała żadnego wpływu na zmianę mikroklimatu. Jak wskazano wcześniej inwestycja będzie miała istotny, negatywny wpływ na zmianę mikroklimatu.

Uwaga 14

W punkcie 9.6. Wzajemne oddziaływanie między elementami autorzy stwierdzają: "Realizacja przedsięwzięcia i osiągnięcie zamierzonych efektów ekologicznych odbędzie się stosunkowo najmniejszym kosztem zajęcia terenów sąsiadujących z istniejącym układem drogowym.". Jak wskazano wielokrotnie powyżej efekt ekologiczny jest niewielki (i wątpliwy) a dewastacja obszarów zielonych gigantyczna.

Uwaga 15

Duże wątpliwości budzi aktualność Raportu w świetle doniesień medialnych^{1 2}, w których Prezydent wypowiada się odnośnie zmian w projekcie, które w raporcie nie zostały uwzględnione. Podobnie w przypadku ostatnich spotkań Rady Dzielnicy Wieniawa z Prezydentem, gdzie ustalono liczne zmiany, które nie znajdują odzwierciedlenia w treści raportu.

1

<https://www.facebook.com/Krzysztof.Zuk/photos/a.115653571826682.16541.111286495596723/1101002283291801/?type=3&theater>

2 <http://lublin.tvp.pl/25607406/1-kwietnia-2016-g-2145>

Podsumowanie

Przedstawiony do konsultacji projekt raportu o oddziaływanie przedsięwzięcia polegającego na przebudowie Al. Raławickich od Ronda Honorowych Krwiodawców (wraz z rondem) do skrzyżowania z ul. Lipową, ul. Poniatowskiego od Al. Raławickich do wiaduktu nad al. Solidarności, ul. Sowińskiego od Al. Raławickich do skrzyżowania z ul. Głęboką, ul. Głębokiej od stacji benzynowej do skrzyżowania z ul. Filaretów i ul. Lipowej od skrzyżowania z Al. Raławickimi do skrzyżowania z ul. Narutowicza w Lublinie na środowisko odnosi się do projektu przebudowy, który:

- nie poprawia płynności ruchu samochodów (dodanie każdego pasa ruchu do lewoskrętu i azylu dla pieszych wydłuża cykl świateł i czas ewakuacji pieszych),
- nie wykorzystuje dostępnych możliwości poprawy transportu zbiorowego (brak koncepcji węzłów przesiadkowych, buspasów),
- nie szanuje w należnym stopniu walorów krajobrazowo-przestrzennych i dziedzictwa kulturowego. Proponowana przebudowa Alei Raławickich i ul. Sowińskiego oraz związane z tym wycięcie drzew sprawi, że walory krajobrazowe tych miejsc będą bezpowrotnie utracone,
- nie uwzględnia rosnącego znaczenia ruchu pieszego i pogarsza jego warunki,
- będzie generował konflikty społeczne.

Planowana inwestycja przyniesie znaczne pogorszenie środowiska w centrum Lublina i nie powinna otrzymać pozytywnej opinii środowiskowej.

Wnioski

Wnioskujemy o przygotowanie nowego projektu przebudowy Al. Raławickich od Ronda Honorowych Krwiodawców (wraz z rondem) do skrzyżowania z ul. Lipową, ul. Poniatowskiego od Al. Raławickich do wiaduktu nad al. Solidarności, ul. Sowińskiego od Al. Raławickich do skrzyżowania z ul. Głęboką, ul. Głębokiej od stacji benzynowej do skrzyżowania z ul. Filaretów i ul. Lipowej od skrzyżowania z Al. Raławickimi do skrzyżowania z ul. Narutowicza, który będzie uwzględniał:

- obniżenie klasy drogi z G (główna) na Z (zbiorcza)
- priorytet dla komunikacji zbiorowej (buspasy, węzły przystankowe), ruchu pieszego (przejścia dla pieszych, uspokojenie ruchu) i rowerowego oraz podniesienie atrakcyjności tych form podróżowania,
- zwiększenie przepustowości (liczonej w osobach a nie w pojazdach),
- uwagi architektów i urbanistów,
- zachowanie walorów krajobrazowych, kulturowych i przyrodniczych terenów objętych przebudową, w tym w szczególności aktualnej kompozycji przestrzennej obejmującej geometrię drogi oraz szpalery drzew,
- oczekiwania mieszkańców.

Opracowali:
Krzysztof Kowalik
Marta Kurowska

z poważaniem



Jan Kamiński
Przewodniczący RKP

Do wiadomości:

Pan Sławomir Sosnowski – Marszałek Województwa lubelskiego, marszalek@lubelskie.pl

Pani Beata Sielewicz – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie, sekretariat@rdos.lublin.pl