



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

WOOS.420.15.2023.BZ.16

Wrocław, dnia 29 lutego 2024 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t, art. 75 ust. 1a oraz art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 58 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miejskiej Lubin,

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową dróg dojazdowych” oraz

I. Określam warunki, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b 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:

1. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do egzemplarzy kolidujących z realizacją inwestycji. Prace ziemne związane ze ściąganiem darni i humusu oraz wycinkę zieleni średniej i wysokiej w terminie od 1 marca do 15 października poprzedzić kontrolą z udziałem specjalisty ornitologa, który dokona oglądu terenu pod kątem gniazdowania ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich gniazdowania – wskaże dopuszczalny termin prowadzenia prac i wycinki. W pozostałym okresie (od 16 października do końca lutego) ww. kontrola nie jest wymagana.
2. Pnie drzew narażonych na uszkodzenia mechaniczne odeskować do wysokości ok. 2 m od poziomu gruntu (dolna część desek winna opierać się na podłożu). Odeskowanie należy przymocować do pnia, w sposób niepowodujący okaleczania drzewa, a pomiędzy odeskowaniem i powierzchnią pnia drzewa umieścić elastyczny materiał (np. grube maty słomiane).
3. Prace ziemne w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów wykonywać ręcznie. Odsłonięte korzenie przykrywać matami słomianymi lub jutowymi – przy temperaturach przekraczających 20°C zwilżonymi wodą, by zapobiec wysuszeniu korzeni, natomiast przy temperaturach ujemnych maty powinny być suche, by uniknąć przemarzania korzeni.
4. Nie składować ziemi, odpadów stałych lub płynnych mogących zmienić chemizm gleby (np. oleje, paliwa) w obrębie drzew i krzewów.
5. W trakcie realizacji inwestycji, na bieżąco kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów, a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar

- inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
6. W planowanych nasadzeniach wykorzystać rodzime gatunki drzew i krzewów, np. klon pospolity *Acer platanoides*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, róża *Rosa canina*, śliwa tarnina *Prunus spinosa*. Sadzonki drzew powinny mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę.
 7. Po pierwszym roku po dokonaniu nasadzeń dokonać przeglądu zdrowotnego drzew i krzewów. Okazy słabe oraz te, które się nie przyjęły, zastąpić nowymi nasadzeniami.
 8. Miejsca tankowania i magazynowania substancji niebezpiecznych, miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, uszczelnić poprzez zastosowanie np. geomembrany oraz wyposażyć w maty sorpcyjne oraz sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych. Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
 9. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny.
 10. Wykopy o głębokości poniżej zwierciadła wód gruntowych, ogrodzić zamkniętymi po obwodzie szczelnymi ściankami z grodzic stalowych. Alternatywnie dopuszcza się realizację konstrukcji lub jej fragmentów w technologii ścian szczelnych.
 11. Prace budowlane z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego (np. samochody samowyładowcze, frezarki, walce, ubijaki, zagęszczarki itp.), prowadzić od poniedziałku do piątku w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, przy czym zabrania się prowadzenia tych prac w dni ustawowo wolne od pracy.
- II. Określam wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c 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:
1. Wody opadowe lub roztopowe z terenu inwestycji odprowadzać poprzez wpusty deszczowe i projektowana kanalizację deszczową do istniejącej miejskiej sieci kanalizacji deszczowej na warunkach określonych z gestorem sieci. Wody te podczyszczać w osadniku oraz separatorze substancji ropopochodnych.
 2. W celu zachowania dotychczasowych ilości odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej, na projektowanej kanalizacji deszczowej zaprojektować tzw. retencję kanałową z regulatorami przepływu. Kanały zaprojektować w technologii gwarantującej szczelność.
 3. Projektowany system kanalizacji deszczowej zaprojektować w sposób zapewniający odbiór całości wód opadowych lub roztopowych z obszaru inwestycji.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 2 marca 2023 r. (data wpływu 6 marca 2023 r.) Gmina Miejska Lubin, zwana dalej Wnioskodawcą, działająca przez pełnomocnika, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (zwanego dalej Regionalnym Dyrektorem) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową dróg dojazdowych”. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia ma na celu poprawę warunków komunikacyjnych infrastruktury na terenie miasta Lubina oraz bezpieczeństwa. Zrealizowane zamierzenie

inwestycyjne stanowić będzie ważny element układu komunikacyjnego miasta, który umożliwi sprawną komunikację.

Pismem z dnia 15 marca 2023 r., znak: WOOŚ.420.54.2023.BZ.1, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do usunięcia braków formalnych we wniosku. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu w dniu 4 kwietnia 2023 r.

Dane o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie (<http://www.ekoportal.gov.pl/>) pod numerem: 324/2023.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, działając na podstawie art. 74 ust. 3 *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*, zwanej dalej: *ustawą ooś*, w związku z art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego*, zwanej dalej *Kpa*, tutejszy organ powiadamia strony postępowania o wszystkich czynnościach podjętych w przedmiotowej sprawie poprzez obwieszczenia publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

Regionalny Dyrektor, obwieszczeniem z dnia 5 maja 2023 r., znak: WOOŚ.420.15.2023.BZ.2, poinformował strony postępowania m.in.: o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji, możliwości zapoznawania się z aktami sprawy, składania uwag i wniosków na każdym etapie postępowania, miejscu przechowywania akt sprawy oraz możliwej formie składania uwag i wniosków, organie właściwym do rozpatrywania uwag i wniosków. Pismem znak: WOOŚ.420.15.2023.BZ.3, z dnia 8 maja 2023 r., tutejszy organ powiadomił Wnioskodawcę, analogicznie jak w ww. obwieszczeniu, o przysługujących mu prawach strony postępowania oraz wskazał, iż wszystkie strony w postępowaniu będą informowane o jego etapach poprzez obwieszczenia publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej organu.

Z uwagi na fakt, iż w przedłożonej „*Karcie informacyjnej przedsięwzięcia: Budowa multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową dróg dojazdowych – opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowo-kosztorysowej*”, zwanej dalej *Kip*, stwierdzono braki merytoryczne w zakresie przyrodniczym i środowiskowym, pismem z dnia 10 maja 2023 r. oraz pismem z dnia 15 maja 2023 r. wezwano Wnioskodawcę do ich uzupełnienia.

W dniu 26 maja 2023 r. wpłynęły dodatkowe wyjaśnienia Wnioskodawcy dotyczące kwalifikacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz uzupełnienie *Kip*.

Obwieszczeniem z dnia 6 czerwca 2023 r., znak: WOOS.420.15.2023.BZ.6, Regionalny Dyrektor poinformował strony postępowania o wezwaniu Wnioskodawcy do uzupełnienia *Kip* oraz o przedłożonym w dniu 26 maja 2023 r. uzupełnieniu.

Ponieważ uzupełnienie *Kip* nie zawierało wszystkich wymaganych wyjaśnień, w tym dotyczących wycinki drzew, tutejszy organ pismem z dnia 15 czerwca 2023 r. ponownie wezwał Wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Kolejne uzupełnienia materiału dowodowego wpłynęły w dniu 30 czerwca 2023 r. oraz w dniu 28 lipca 2023 r., w tym informacja o braku konieczności wykonywania urządzeń wodnych oraz korzystania z usług wodnych na terenach zamkniętych.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 58 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 62 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia (inwestycji w zakresie linii kolejowych) jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu w związku z art. 75 ust. 1a ustawy ooś.

Pismami z dnia 1 sierpnia 2023 r. Regionalny Dyrektor wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lubinie o wyrażenie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko. Ww. organ pismem z dnia 21 sierpnia 2023 r. (data wpływu 20 września 2023 r.) poinformował Regionalnego Dyrektora o braku możliwości terminowego wydania opinii wodnoprawnej, wskazując jednocześnie nowy termin jej wydania, tj. nie później niż do dnia 1 września 2023 r.

W dniu 28 sierpnia 2023 r. do wiadomości tutejszego organu wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wzywające Wnioskodawcę do uzupełnienia *Kip* w zakresie środowiska gruntowo-wodnego. Pismo Wnioskodawcy będące odpowiedzią na ww. wezwanie do wiadomości tutejszego organu wpłynęło w dniu 26 września 2023 r.

O ww. czynnościach, tj.: uzupełnieniu dokumentacji, która wpłynęła w dniu 30 czerwca 2023 r., wystąpieniu do organów opiniujących, czynnościach przez nich podjętych, strony postępowania zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 28 września 2023 r., znak: WOOS.420.15.2023.BZ/AMA.10.

W dniu 30 października 2023 r. wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, wyrażające opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazująca na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących wymagań:

1. *Podczas prowadzenia prac budowlanych wyznaczyć miejsca parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.*
2. *W celu zminimalizowania poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska wodnego, stale prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie zakładu.*
3. *Teren inwestycji wyposażyć w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych. Należy zapewnić dostępność sorbentów w zakresie ilości i rodzaju adekwatnie do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.*
4. *Tankowanie oraz serwisowanie pojazdów, maszyn i urządzeń przeprowadzać na utwardzonymi uszczelnionym podłożu. Nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego płynami eksploatacyjnymi, paliwem, olejami, itp.*
5. *Na etapie realizacji inwestycji zabezpieczyć potrzeby sanitarne pracowników, np. poprzez ustawienie przenośnych sanitariatów (sanitariaty powinny posiadać szczelne zbiorniki na ścieki) opróżnianych przez wyspecjalizowane firmy.*
6. *W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń. W przypadku odwadniania wykopów budowlanych zasięg leja depresji nie może wykraczać poza granice terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny. Na odwadnianie wykopów budowlanych, a także odprowadzanie wód z wykopów, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 ze zm.) należy uzyskać stosowne zgody wodnoprawne.*

7. Wykopy o głębokości poniżej zwierciadła wód gruntowych, ogrodzić zamkniętymi po obwodzie szczelnymi ściankami z grodzic stalowych. Alternatywnie dopuszcza się realizację konstrukcji lub jej fragmentów w technologii ścian szczelnych.
8. Na etapie realizacji inwestycji wody opadowe lub roztopowe, po podczyszczeniu, odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.
9. Na etapie eksploatacji inwestycji ścieki bytowe odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.
10. Nie dopuszczać do powstawania ścieków przemysłowych.
11. Wody opadowe lub roztopowe z terenu inwestycji odprowadzać poprzez wpusty deszczowe i projektowana kanalizację deszczową do istniejącej miejskiej sieci kanalizacji deszczowej na warunkach określonych z gestorem sieci. Wody te podczyszczać w osadniku oraz separatorze substancji ropopochodnych.
12. W celu zachowania dotychczasowych ilości odprowadzanych wód opadowych lub roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej, na projektowanej kanalizacji deszczowej zaprojektować tzw. retencję kanałową z regulatorami przepływu. Kanały zaprojektować w technologii gwarantującej 100 % szczelności.
13. Projektowany system kanalizacji deszczowej zaprojektować w sposób zapewniający odbiór całości wód opadowych lub roztopowych z obszaru inwestycji.
14. Powstałe na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub innych opakowaniach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonych przed wpływem czynników atmosferycznych i dostępem osób postronnych. Ww. odpady należy przekazywać wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym posiadającym zezwolenia na odzysk lub unieszkodliwianie poszczególnych typów odpadów.
15. Powstające na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie, w sposób dostosowany do ich właściwości chemicznych i fizycznych, uniemożliwiający ich negatywny wpływ na środowisko gruntowo-wodne do momentu przekazania uprawnionym podmiotom.

Treść warunku punktów 1. i 4. nałożonego przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie nakładającego obowiązek zorganizowania miejsc parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego oraz treść warunku punktu 3. wymagały doprecyzowania. W tym zakresie tutejszy organ wskazał (punkt I.8. w sentencji niniejszej decyzji), że miejsca tankowania i magazynowania substancji niebezpiecznych, miejsca postoju maszyn i urządzeń budowlanych, stwarzających zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi należy uszczelnić poprzez zastosowanie np. geomembrany oraz wyposażyć w maty sorpcyjne oraz sorbenty i inne środki techniczne na potrzeby prowadzenia ewentualnych działań ratowniczych. Fakt, że zaplecze budowy ma być zlokalizowane na utwardzonym terenie wynika zaś z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. Nr 47 poz. 401), dalej rozporządzenie budowlane. Tym samym brak jest racjonalnego uzasadnienia do powielania ww. obowiązku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Warunek punktu 6 został zadysponowany w punkcie I.9. sentencji niniejszej decyzji. Warunek punktu 7 został zadysponowany w punkcie I.10. sentencji niniejszej decyzji. Warunki punktów 11., 12. i 13. zostały zadysponowane odpowiednio w punktach II.1., II.2., i II.3. sentencji niniejszej decyzji. Pozostałe warunki wynikają z obowiązujących regulacji prawnych, do stosowania których zobowiązany jest

Wnioskodawca i będą też przedmiotem innych postępowań administracyjnych, bądź są zbyt ogólne, bądź odnoszą się do charakterystycznych cech inwestycji i technologii prowadzenia prac, które to ujęto w uzasadnionym zakresie wskazanym w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Stąd też organ nie zadysponował ich w sentencji niniejszej decyzji.

Pismem z dnia 29 stycznia 2024 r. Regionalny Dyrektor wystąpił do Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu właściwego w sprawie wyrażenia opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko. W opinii sanitarnej z dnia 2 lutego 2024 r., znak: ZNS.9022.4.13.2024.MB, Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu stwierdził, że należy przeprowadzić ocenę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wraz z opracowaniem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie: określonym w art. 66 ust. 1 *ustawy ooś*.

Regionalny Dyrektor, opierając się na materiałach dołączonych przez Wnioskodawcę do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, przeprowadzonych na ich podstawie analizach mogącego wystąpić potencjalnego oddziaływania na środowisko (w tym na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w jego sąsiedztwie, emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, środowisko gruntowo-wodne, środowisko przyrodnicze), biorąc pod uwagę opinię organu współdziałającego – Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, nie podzielił stanowiska Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu stwierdzającego potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Merytoryczna analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wykazała, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków określonych w sentencji niniejszej decyzji nie powinna spowodować znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko.

Zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 2 *ustawy ooś* w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś* uwzględnia się przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Określenie warunków i nałożenie obowiązków, wynika z oceny stanu faktycznego i poprzedzone jest opinią organu wodnoprawnego wskazującego na potrzebę ich zamieszczenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ uwzględnił łącznie następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

- a) *skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:*

Przedmiotem opracowania jest „Budowa multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową dróg dojazdowych”. Przedsięwzięcie planowane jest w województwie dolnośląskim, powiecie lubińskim, gminie Lubin, w zachodniej części centrum Lubina.

Realizacja przedsięwzięcia obejmować będzie:

- rozbiórkę obiektów budowlanych (w tym budynków) kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem;
- budowę tunelu drogowo-rowerowo-pieszego pod linią kolejową nr 289 w technologii betonowej, monolitycznej z rozdziałem na tunel obsługujący ruch kołowy oraz tunel obsługujący ruch pieszych i rowerowy wraz z wyjściami na perony;

- połączenie części pieszej tunelu z peronami dworca Lubin poprzez budowę wejść i wind oraz z układem dworców autobusowych i parkingów poprzez pochylnie lub w inny sposób gwarantujący dostęp osobom niepełnosprawnym;
- połączenie projektowanego tunelu z istniejącym układem drogowym obsługującym ruch pieszzy i rowerowy, w szczególności z ul. Odrodzenia po stronie wschodniej i ul. Sudecką po stronie zachodniej;
- rozbudowę istniejącego skrzyżowania ulic Kolejowej i ul. Odrodzenia;
- przebudowę ul. Odrodzenia i ul. Sikorskiego;
- przebudowę ul. Sudeckiej i ul. Chocianowskiej w kierunku węzła „Lubin Zachód” na drodze S3 (E65);
- rozbudowę skrzyżowania ulic Sudeckiej i Chocianowskiej na skrzyżowanie skanalizowane;
- rozbudowę ul. Sudeckiej wraz z budową ronda w rejonie projektowanego dworca zachodniego;
- częściową likwidację istniejących przejazdów kolejowych (ul. 1-go Maja i ul. Stary Lubin) wraz z przebudową dróg w ich rejonie;
- budowę (jako części multimodalnego centrum przesiadkowego) dworca autobusowego zachodniego (obsługującego ruch dalekobieżny) wraz z parkingami – miejscami dla taksówek, busów, rowerów oraz typu kiss and ride wraz z przebudową ul. Towarowej i ul. Okrzei;
- budowę (jako części multimodalnego centrum przesiadkowego) dworca autobusowego wschodniego (obsługującego ruch lokalny) wraz z parkingami – miejscami dla taksówek, busów, rowerów oraz typu kiss and ride;
- budowę budynku obsługującego ruch pasażerski;
- budowę kontenerowej automatycznej toalety publicznej w obrębie dworców;
- budowę kanalizacji teletechnicznej;
- budowę systemu informacji pasażerskiej wraz z zasilaniem;
- budowę systemu odwodnienia wraz z zagospodarowaniem wód;
- budowę oświetlenia wraz z zasilaniem dla projektowanych elementów zagospodarowania terenu;
- budowę sieci wodociągowej do celów ppoż. w rejonie dworca;
- instalację systemu monitoringu wizualnego lub audiowizualnego, zintegrowanego z miejskim systemem monitoringu;
- przebudowę i rozbudowę istniejącego uzbrojenia terenu w zakresie sieci elektrycznych, teletechnicznych, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, kolidującego z inwestycją;
- wykonanie wiat przystankowych oraz rowerowych, lokalizację elementów małej architektury miejskiej, obiektów obsługi podróżnych;
- posadowienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych w obrębie parkingów na dworcu wschodnim i zachodnim;
- wykonanie zieleni – trawniki, drzewa itp.;
- rozbiórkę przejazdów kolejowych oraz przejść dla pieszych przez tory kolejowe w ciągu ul. Stary Lubin oraz ul. 1 Maja;
- rozbiórkę nieczynnego toru kolejowego w obrębie planowanej inwestycji na długości ok. 210 m;
- przebudowę układu torowego oraz odwodnienia na odcinku od ok. km 21,844 do km 22,570 (rozbiórka torów na czas budowy tunelu oraz budowa układu torowego i odwodnienia – odtworzenie stanu istniejącego);
- przebudowę sieci i urządzeń kolejowych wynikająca ze zmian układu torowego: przebudowa urządzeń srk, przebudowa sieci trakcyjnej, przebudowa sieci

telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych, przebudowa innej infrastruktury kolejowej.

Parametry projektowanych dróg:

1. ul. Chocianowska (nowo projektowana) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 540 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
2. ul. Chocianowska (103264D) – klasa D
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 360 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 5,00 m,
3. ul. Chocianowska droga wew.
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 46 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
4. ul. Kochanowskiego (103121D) – klasy L
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 110 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 6,00 m,
5. ul. Sudecka (103119D) – klasy D
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 160 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
6. ul. Stefana Okrzei (103118) – klasy L
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 200 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 6,50 m,
7. ul. Towarowa (103120D) – klasy L
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 250m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
8. ul. 1 Maja (103263D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 75m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
9. ul. Kolejowa (103184D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 770 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 6,00 m,
10. ul. Odrodzenia (103183D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 240 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
11. ul. Gen. W. Sikorskiego (103202D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 180 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m.

W ramach prac przygotowawczych wykonana zostanie wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, rozbiórka obiektów budowlanych (w tym budynków) kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem, zdjęcie humusu, prowadzenie prac ziemnych.

Projektowane i przebudowywane drogi są obiektami liniowymi dostosowanymi do istniejącego zagospodarowania terenu. Rozwiązania drogowe zaprojektowano w taki sposób, aby mieściły się w szerokości istniejącego pasa drogowego.

W ramach inwestycji zakłada się budowę tunelu pod torami kolejowymi na przedłużeniu ulic Odrodzenia oraz Sudeckiej, w technologii betonowej, monolitycznej z rozdziałem na tunel obsługujący ruch kołowy oraz tunel obsługujący ruch pieszych i rowerowy. Realizowany będzie etapami, tak aby zachować ciągłość ruchu kolejowego. Dla terenu przedsięwzięcia sporządzono opinię geotechniczną podłoża gruntowego (warunków posadowienia tunelu). Roboty wiertnicze przeprowadzono we wrześniu 2022 r. Odwiercono 42 otwory geotechniczne o głębokości 4,0-18,0 m p.p.t. W większości wykonanych otworów występuje zwierciadło wód o charakterze swobodnym (w zakresie rzędnych 122,9 m n.p.m.

do 130,4 m n.p.m.) jak i naporowym (nawiercone w zakresie rzędnych od 110,0 m n.p.m. do 126,4 m n.p.m.). Warstwę wodonośną stanowią grunty serii nr II wykształcone jako piaski drobne, piaski średnie, piaski grube, pospółki i żwiry. Warstwy wodonośne przewarstwione są glinami piaszczystymi, pyłem ilastym i łem pylastym. Jak wynika z zapisów *Kip*, tunel planuje się wykonać za pomocą wykopu otwartego – konieczne będzie wykonanie wykopów o głębokości do ok. 8,36 m.

Jednocześnie z wybudowaniem tunelu założono zamknięcie dwóch przejazdów kolejowych (przedłużenie ul. 1 Maja i ul. Stary Lubin). Wprowadzenie obiektu inżynierskiego jakim jest tunel zmieni istniejący układ drogowy. Po zachodniej części torów kolejowych wjazd do i wyjazd z tunelu zaplanowano na skrzyżowaniu ul. Torowej z ul. Sudecką. Po wschodniej stronie od torów kolejowych wjazd do tunelu zaplanowano od strony ul. Maja przez dodatkowy pas ruch oraz od strony ul. Odrodzenia. Natomiast wyjazd z tunelu zaplanowano w kierunku ul. Odrodzenia oraz przez dodatkowy pas poprowadzony na południe inwestycji (w kierunku ul. Stary Lubin).

Wraz budową tunelu nastąpi konieczność zmiany obsługi komunikacyjnej nieruchomości przyległych do tereny zamierzenia budowlanego. W ramach przedsięwzięcia projektuje się przebudowę dróg gminnych ulic: Chocianowskiej, Kochanowskiego, Sudeckiej, Stefana Okrzei, Towarowej, 1 Maja, Kolejowej, Odrodzenia, Gen. W. Sikorskiego o nawierzchni bitumicznej ograniczonych krawężnikami wraz ze zjazdami publicznymi o nawierzchni bitumicznej oraz zjazdami indywidualnymi z kostki betonowej. Na skrzyżowaniu ulic Kolejowa/Odrodzenia oraz Kolejowa/teren RCS założono przebudowę ronda natomiast na połączeniu ulic: Chocianowska/Kochanowskiego, Towarowa/Sudecka, 1 Maja/Kolejowa oraz Odrodzenia/Sikorskiego budowę ronda. Do obsługi transportu zbiorowego, w ramach założenia multimodalnego centrum przesiadkowego przewidziano budowę dwóch parkingów i dworców autobusowych wschodniego i zachodniego w otoczeniu dworca kolejowego oraz budowę dojść z tunelu do peronów kolejowych. W ramach zadania przewiduje się również budowę dróg publicznych i manewrowych na dworcach i parkingach o nawierzchni bitumicznej ograniczonych krawężnikami. Dostęp do trasy będzie realizowany przy pomocy włączy do ruchu (skrzyżowania i zjazdy), które zostaną uwzględnione do wszystkich działek.

Odwodnienie nawierzchni utwardzonych w tym z jezdni z tunelu przewidziano poprzez zastosowanie odpowiednich pochyłości poprzecznych oraz spadków podłużnych do wpustów deszczowych i dalej projektowanej kanalizacji deszczowej (zmiana ukształtowania terenu spowoduje konieczność dostosowania kanalizacji deszczowej). Odbiornikiem wód z odwodnienia nawierzchni utwardzonych i dachu projektowanego dworca będzie istniejąca miejska sieć kanalizacji deszczowej. Przewiduje się retencjonowanie wód zbieranych z powierzchni: parkingu wschodniego, dworca wschodniego, dworca zachodniego i parkingu dworca wschodniego, a także z jezdni w tunelu, która zostanie odprowadzona kolektorem do przepompowni i nowo projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody z ww. powierzchni (łącznie z ok. 1,607 ha) retencjonowane będą w zbiornikach projektowanych pod powierzchnią parkingów. W celu zachowania istniejących ilości odprowadzanych wód opadowych do istniejącej kanalizacji deszczowej, na projektowanej kanalizacji deszczowej zaprojektowano tzw. retencję kanałową z regulatorami przepływu. Projektuje się retencję kanałową poprzez zwiększenie średnic kanałów deszczowych. Kanały zlokalizowane będą pod parkingiem i będą zaprojektowane w technologii gwarantującej 100% szczelności. Dodatkowo przed wpięciem odwodnienia z parkingu do kanału deszczowego projektuje się osadnik oraz separator substancji ropopochodnych. Pojemność retencyjna kanałów wynosić będzie 289 m³. Jak wynika z zapisów *Kip*, projektowany system kanalizacji deszczowej zapewni będzie odbiór całości wód opadowych lub roztopowych z obszaru inwestycji.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano również przebudowę kolidującego uzbrojenia terenu oraz budowę kanału technologicznego. Elementem wykończenia projektowanych obiektów będzie wykonanie odpowiedniej szaty roślinnej w pasach drogowych.

Powierzchnia planowanych nieruchomości obejmie:

- powierzchnie utwardzone (w tym m.in. nawierzchnie: jezdni, chodników, ścieżki rowerowej, ścieżki pieszko-rowerowej, zjazdów, parkingów, zatoki autobusowej) – łącznie ok. 35900 m²,
- zielen – ok. 31000 m²,
- budynek dworca – ok. 292,34 m².

b) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:*

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie zabudowanym stanowiącym: tereny usług, tereny usług i przemysłu, tereny kolejowe, tereny zabudowy mieszkaniowej i usług, tereny usług sportu i rekreacji.

Jak wynika z zapisów *Kip*, w rejonie przedsięwzięcia i w zasięgu jego oddziaływania brak jest jakichkolwiek przedsięwzięć realizowanych czy planowanych (dla których wystąpiono z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej lub które uzyskały decyzję środowiskową i są w fazie realizacji).

W wyniku przeprowadzonych obliczeń stwierdzono brak przekroczeń wartości dopuszczalnych w powietrzu atmosferycznym dla wszystkich rozpatrywanych substancji. Standardy jakości środowiska – w tym wypadku standardy jakości powietrza ustalone ze względu na ochronę zdrowia ludzi – są więc dotrzymane.

Przedsięwzięcie nie będzie powodować powstawania ścieków przemysłowych. Ścieki bytowe odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji sanitarnej. Odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych przewiduje się do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej na warunkach określonych przez gestora sieci. Brak więc bezpośrednich oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne. Tym samym nie przewiduje się oddziaływań skumulowanych poprzez środowisko gruntowo-wodne.

c) *różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:*

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie wpływać na różnorodność biologiczną rozumianą jako zmienność wewnątrzgatunkową (różnorodność genową), międzygatunkową (różnorodność gatunków), ponadgatunkową (różnorodność ekosystemów i krajobrazów).

Na etapie budowy przedmiotowej inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały takie jak: beton asfaltowy, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończeniowe projektowanych obiektów, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz woda. Źródłem zaopatrzenia w wodę będzie miejska sieć wodociągowa. Ilości wykorzystanych surowców nie powinny naruszyć stanu zasobów regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Jak wynika z zapisów *Kip*, materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone zostaną transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną przewiduje się w niewielkich ilościach w czasie budowy, głównie do oświetlenia i ogrzewania zaplecza budowy. Nie przewiduje się

zapotrzebowania na energię ciepłą oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk.

Etap eksploatacji związany będzie jedynie ze zużyciem materiałów niezbędnych do zwalczania śliskości zimowej projektowanych dróg oraz energii elektrycznej na potrzeby oświetlenia ulicznego i budynku dworca.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Analizę wpływu projektowanego multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubnie na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przeprowadzono dla najbardziej istotnych oddziaływań inwestycji, za jakie uznaje się zmiany klimatu akustycznego, stanu sanitarnego powietrza atmosferycznego, środowiska gruntowo-wodnego.

Etap prowadzenia prac budowlanych będzie się wiązał z powstawaniem emisji substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych (emisja wtórna). Ponadto, źródłem niezorganizowanej emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter lokalny i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne, nie powinny spowodować trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza. Jak wynika z zapisów *Kip*, wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, przestrzegane będą zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy, materiały sypkie transportowane będą z użyciem plandek chroniących przed ich rozwiewaniem. Przy transporcie materiałów i sprzętu będą uwzględnione obowiązujące ograniczenia obciążenia na oś, ładunki nietypowe będą przewożone po uzyskaniu odpowiednich pozwoleń właściwych organów, zastosowane środki transportu nie wpłyną niekorzystnie na właściwości i jakość przewożonych materiałów i sprzętu, a plac budowy zostanie wyposażony w myjki zabezpieczające drogi publiczne i dojazdy do terenu budowy przed zanieczyszczeniem.

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego. Uciążliwość akustyczna związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego, wykonywaniem prac montażowych oraz transportem materiałów i surowców. Hałas ten będzie miał charakter lokalny i okresowy i uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie realizowane będzie w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, prace budowlane z wykorzystaniem sprzętu ciężkiego mogą być prowadzone wyłącznie od poniedziałku do piątku w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, przy czym zabrania się prowadzenia tych prac w dni ustawowo wolne od pracy. Powyższe znalazło odzwierciedlenie w punkcie I.11. sentencji niniejszej decyzji. Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia ww. czynności całkowite wyeliminowanie hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia jest niemożliwe do osiągnięcia. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie jednak krótkotrwałe i odwracalne.

Ewentualnym źródłem niekorzystnego oddziaływania rozpatrywanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe i podziemne mogą być ścieki powstające na zapleczach budowy oraz zanieczyszczenia powstające podczas prowadzenia robót budowlanych – np. wycieki paliwa i oleju z pracującego sprzętu lub też szkodliwe substancje uwalniane z materiałów budowlanych.

Jak wynika z zapisów *Kip*, w celu ograniczenia i minimalizacji wystąpienia zagrożenia dla gleb i wód powierzchniowych i podziemnych, na etapie prowadzenia prac budowlanych prowadzone będą następujące działania: prowadzenie prac z wykorzystaniem sprawnego technicznie sprzętu budowlanego oraz prowadzenie regularnych przeglądów technicznych eksploatowanego sprzętu, prowadzenie nadzoru nad sprawnością techniczną stosowanego

sprzętu, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodne przed wyciekami paliw i płynów technicznych. Pojazdy i maszyny budowlane tankowane będą na wyznaczonym do tego celu, utwardzonym, szczelnym terenie, zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, a zaplecza i bazy materiałowe wyposażone będą w sorbenty, w celu zneutralizowania oraz zabezpieczenia przed możliwym ewentualnym zanieczyszczeniem wód i ziemi spowodowanym wyciekami substancji ropopochodnych. Ewentualne (awaryjne) wycieki substancji ropopochodnych będą punktowo neutralizowane przy użyciu odpowiednich sorbentów, a zebrany zanieczyszczony grunt traktowany będzie jako odpad niebezpieczny, który magazynowany będzie na nieprzepuszczalnym podłożu w sposób zabezpieczający przed powstawaniem odcieków. Magazynowanie i przechowywanie materiałów budowlanych odbywać się będzie w sposób uniemożliwiający przedostawanie się do gruntu i wód substancji mogących stanowić zagrożenie dla środowiska.

Wykopy zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich wód gruntowych, wód opadowych lub roztopowych (oraz wód z sąsiedztwa). Wykopy o głębokości poniżej zwierciadła wód gruntowych ogrodzone zostaną zamkniętymi po obwodzie ściankami szczelnymi z grodzic stalowych. Alternatywnie realizowana może być konstrukcja lub jej fragmenty w technologii ścian szczelnych. Wody z odwodnienia wykopów, po oczyszczeniu w osadniku będą odprowadzane (po uzgodnieniu z zarządcą) do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożono warunki określone w punktach I.9. i I.10. sentencji niniejszej decyzji, stanowią one również warunki wskazane w ww. opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Funkcjonowanie zaplecza budowy (węzłów sanitarnych) będzie związane z powstawaniem ścieków bytowych wytwarzanych przez pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości, wykluczając potencjalne ryzyko ich oddziaływania na środowisko wodne i gruntowo-wodne.

Na etapie eksploatacji ścieki bytowe będą powstawały w projektowanym budynku dworca.

Ścieki przemysłowe zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będą powstawały.

Na etapie eksploatacji zagospodarowanie wód opadowych lub roztopowych z terenu inwestycji składać się z wyżej opisanych elementów. Sposób odwodnienia terenu analizowano przede wszystkim pod kątem możliwego zagospodarowania wód opadowych lub roztopowych w miejscu ich powstania. Z wyników obliczeń wielkości zanieczyszczeń zawartych w *Kip* wynika, że wody opadowe pochodzące z terenu objętego przedmiotowym przedsięwzięciem będą zawierały zawiesinę w stężeniach niższych od wartości dopuszczalnej wynoszącej 100 mg/l oraz substancje ropopochodne w stężeniach niższych od wartości dopuszczalnej wynoszącej 15 mg/l. Warunki nałożone w punktach II.1., II.2. i II.3. nałożono w celu prawidłowego i sprawnego funkcjonowania kanalizacji deszczowej oraz innych elementów odwodnienia, stanowią one również warunki wskazane w ww. opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Inwestycja planowana jest w zachodniej części centrum Lubina, w rejonie ulic: Chocianowska, Jana Kochanowskiego, Sudecka, Stefana Okrzei, Towarowa, 1 Maja, Kolejowa, Odrodzenia, Gen. W. Sikorskiego. Tereny chronione akustycznie znajdujące się w najbliższej odległości od przebiegu przedmiotowej inwestycji kwalifikują się do terenów mieszkaniowo-usługowych, terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W najbliższym jej otoczeniu (na przebiegu

analizowanych ciągów komunikacyjnych) występują budynki podlegające ochronie akustycznej, położone na granicy pasa drogowego, tj. przylegające bezpośrednio do układu komunikacyjnego, spełniające wymagania art. 114 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54), dalej zwanej *Ustawą Poś* i tym samym ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w tych budynkach. Kwalifikacja akustyczna terenów leżących wzdłuż planowanego przedsięwzięcia została określona na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie miasta Lubin, a w przypadku ich braku, na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenów. Na tej podstawie zdefiniowano wskaźniki hałasu mające zastosowanie do ustalenia warunków korzystania ze środowiska w odniesieniu do jednej doby (65,0 dB w porze dziennej oraz 56,0 dB w porze nocnej).

Z uwagi na charakterystykę przedsięwzięcia, tj. multimodalne centrum przesiadkowe, prognozą ruchu objęto zarówno ruch samochodowy na planowanych ciągach komunikacyjnych jak i ruch pojazdów samochodowych generowany przez parkingi i dworce autobusowe. Określenie wielkości emisji hałasu, generowanego w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia oparte zostało na metodzie obliczeniowej i symulacji rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku. Obliczenia wykonano dla roku 2037. Prognozowane natężenie ruchu w rejonie inwestycji wynosi:

1. ul. Kochanowskiego – rondo D – Sudecka – rondo E – rondo B – Odrodzenia – rondo A – Sikorskiego
 - SDR (oba kierunki): 11 400 poj./dobę.
2. rondo C – ul. Kolejowa – rondo B – rondo F – ul. Kolejowa
 - SDR (oba kierunki): 5000 poj./dobę,
3. ul. Pileckiego – rondo D – ul. Chocianowska
 - SDR (oba kierunki): 13 800 poj./dobę
4. ul. Towarowa – rondo E – Okrzei - Chocianowska klasa D
 - SDR (oba kierunki): 2300 poj./dobę
5. rondo C – ul. 1 Maja
 - SDR (oba kierunki): 6400 poj./dobę
6. parking Dworzec PKP Zachód
 - maksymalne natężenie ruchu: $Q=130$ poj./h (kierunek N)
 - średnie natężenie ruchu: SDR=48 poj./h (kierunek N)
7. parking Dworzec PKP Wschód
 - maksymalne natężenie ruchu: $Q=170$ poj./h (kierunek N)
 - średnie natężenie ruchu: SDR=104 poj./h (kierunek N)
8. parking przy ul. Kolejowej
 - maksymalne natężenie ruchu: $Q=330$ poj./h (kierunek S)
 - średnie natężenie ruchu: SDR=104 poj./h (kierunek S).

Wyniki analizy w postaci izolinii poziomów dźwięku, odpowiadającym dopuszczalnym poziomom hałasu w środowisku, przedstawiono na załączniku graficznym i na tej podstawie wyznaczono zasięg oddziaływania akustycznego projektowanego układu komunikacyjnego. Oceny akustycznej dokonano w punktach referencyjnych (receptorach) umiejscowionych przy obiektach chronionych akustycznie oraz na granicy terenów wymagających ochrony przed hałasem, objętych zasięgiem izolinii 65,0 dB w porze dziennej oraz 56,0 dB w porze nocnej. Do obliczeń akustycznych przyjęto prędkość 50 km/h, natomiast na rondach przyjęto prędkość 30 km/h. Modelowanie przeprowadzono dla pory dziennej oraz pory nocnej. Wyniki modelowania przedstawiono w formie tabelarycznej i graficznej. Z przedstawionych danych wynika, że zarówno w porze dnia jak i w porze nocy, dochodzić będzie do przekroczeń

dopuszczalnych poziomów hałasu jedynie na fasadach budynków, które usytuowane są na granicy pasa drogowego, gdzie zgodnie z art. 114 *ustawy Poś* należy dążyć do zachowania standardów wewnątrz budynków. Jednakże jak wskazują wyniki obliczeń, wewnątrz pomieszczeń tych budynków, dopuszczalne poziomy hałasu nie zostaną przekroczone (do szacunków przyjęto średnią izolacyjność akustyczną przegrody zewnętrznej, tj. 40 dB). Dla pozostałych terenów chronionych akustycznie nie powinno dochodzić do przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Na etapie eksploatacji inwestycji emisje substancji generowane będą w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po zrealizowanej inwestycji. Na podstawie przeprowadzonych w *Kip* obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, wykonanych w wariancie najbardziej niekorzystnym z punktu widzenia oddziaływania na powietrze atmosferyczne (maksymalne natężenie ruchu w planowanych ciągach komunikacyjnych), należy uznać, że dla wszystkich analizowanych zanieczyszczeń (pyłu PM10, pyłu PM2,5, tlenków azotu, tlenku węgla, benzo/a/pirenu, benzenu, węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych, dwutlenku azotu): stężenia maksymalne, percentyle ze stężeń maksymalnych oraz stężenia średnioroczne nie przekraczają wartości stężeń dopuszczalnych w powietrzu atmosferycznym (dopuszczalnych poziomów i wartości odniesienia) w rejonie inwestycji. Realizacja inwestycji nie spowoduje pojawienia się nowego źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza. Realizacja inwestycji, poprzez rozwój sieci komunikacji publicznej (przeniesienie części ruchu osobowego na rzecz transportu publicznego), przyczyni się do ograniczenia zużycia paliwa, a więc również ograniczy emisję zanieczyszczeń do powietrza, w tym emisję pyłu PM2.5.

e) *ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*

Planowane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu *ustawy Poś*.

Zgodnie z deklaracją Wnioskodawcy, przedsięwzięcie zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowania, odpowiednie warunki higieniczno-zdrowotne oraz ochronę środowiska, a także oszczędność wykorzystywanej energii. W trakcie projektowania uwzględniono aspekty wytrzymałości na zjawiska ekstremalne, instalację odgromową i zabezpieczenia przeciwpożarowe, a więc wyładowania atmosferyczne, pożary, wstrząsy sejsmiczne czy też silne wiatry nie powinny stanowić zagrożenie dla projektowanych obiektów. Woda do celów przeciwpożarowych zapewniona zostanie z miejskiej sieci wodociągowej. Mając na uwadze powyższe, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej należy uznać za minimalne.

Nie przewiduje się możliwości wystąpienia katastrof naturalnych, w tym ryzyka powodzi, jak wynika z zapisów *Kip*, teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza obszarami ryzyka powodziowego, jak również poza obszarami zagrożonymi ruchami masowymi ziemi.

Z uwagi na charakter inwestycji, uznano iż nie przyczyni się ona do zmiany klimatu. W fazie budowy wystąpią krótkotrwałe uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, głównie CO₂. Nie są to jednak emisje gazów na skalę, która wymagałaby działań minimalizujących w tym zakresie. Nie nastąpi wpływ inwestycji na: wahania temperatury, promieniowanie świetlne, ciśnienie atmosferyczne, ruch powietrza czy wilgotność.

f) *przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:*

Na każdym z etapów zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji planowanej inwestycji oraz ewentualnej jej likwidacji będą wytwarzane odpady.

Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane m.in. z prowadzeniem prac ziemnych, budowlanych i montażowych, obsługą sprzętu, funkcjonowaniem zaplecza budowy, itp. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować ilość wytwarzanych odpadów oraz ograniczać negatywne ich oddziaływanie na środowisko.

Jak wynika z zapisów Kip, odpady inne niż niebezpieczne powstające na etapie realizacji magazynowane będą selektywnie w wyznaczonym miejscu placu budowy, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego.

Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu zaplecza budowy, na terenie ogrodzonym, zadaszonym.

Przedmiotowa inwestycja sama w sobie nie będzie generować odpadów. Pośrednio odpady generowane będą poprzez jej użytkowników. Ilość odpadów i stan czystości dróg zależą będzie od podmiotów odpowiedzialnych za zachowanie porządku i czystości w pasie drogowym. Na etapie eksploatacji wykorzystywane będą materiały potrzebne do zimowego utrzymania nawierzchni ciągów komunikacyjnych.

Jak wynika z zapisów Kip, wszystkie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Biorąc pod uwagę skalę, zakres, sposób realizacji prac budowlanych oraz funkcjonowanie inwestycji po zakończeniu przedsięwzięcia, nie stwierdza się zagrożeń, które mogłyby być istotne z punktu widzenia zdrowia ludzi. Zagrożenie dla zdrowia ludzi może jednak wystąpić w związku z wypadkami komunikacyjnymi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych (w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek).

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Inwestycja usytuowana jest w południowo-zachodniej części Polski, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność analizowania wpływu na obszary wybrzeży.

c) obszary górskie i leśne:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary górskie i leśne.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Zgodnie z opinią organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, planowana inwestycja znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP), a także poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi. Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie strefy ochronnej ujęcia wody.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody w rozumieniu art. 6 ust. 1 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.). Najbliżej położone formy ochrony przyrody: Obszar Chronionego Krajobrazu „Lasy Chocianowskie” zlokalizowany jest w odległości ok. 9 km, a specjalny obszar ochrony siedlisk Źródłiska koło Zimnej Wody (PLH020092) zlokalizowany jest w odległości ok. 10 km.

Biorąc pod uwagę zapisy *Kip* oraz jej uzupełnień stwierdzić należy, że przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie wywierać znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na ww. obszar Natura 2000. Realizacja inwestycji nie powinna również wpłynąć na różnorodności biologiczną.

Warunek wskazany w punkcie I.1. sentencji niniejszej decyzji nałożono, aby zminimalizować negatywne oddziaływania związane ze ściąganiem warstwy humusu i wycinką drzew na ptaki. Prawie wszystkie gatunki ptaków przebywające na terytorium Polski podlegają ochronie gatunkowej w myśl *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt* (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2380), w stosunku do których obowiązują określone zakazy, m.in. zakaz niszczenia gniazd, siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania. Udział specjalisty ornitologa ma zagwarantować, iż prace związane ze ściąganiem warstwy humusu oraz wycinką drzew będą realizowane z ograniczeniem szkód dla ptaków w okresie ich lęgów.

Warunki wskazane w punktach I.2. – I.4. sentencji niniejszej decyzji mają na celu zabezpieczenie drzew i krzewów narażonych na uszkodzenia mechaniczne w trakcie realizacji prac, w szczególności poprzez zminimalizowanie zagrożenia uszkodzenia pni drzew i ich korzeni.

W celu ograniczenia śmiertelności drobnych zwierząt, m.in. małych ssaków, płazów i gadów – gatunków objętych ochroną na mocy *rozporządzenia w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt*, nałożono warunek wskazany w punkcie I.5. sentencji niniejszej decyzji.

Warunek wskazany w punkcie I.6. sentencji niniejszej decyzji ma na celu niedopuszczenia do wprowadzenia do środowiska naturalnego i rozprzestrzeniania się w nim obcych gatunków roślin, będących często gatunkami ekspansywnymi. Dodatkowo wprowadzenie nasadzeń drzew, co umożliwi stworzenie miejsc bytowania i żerowania dla zwierząt, w szczególności ptaków oraz utrzymania zadrzewienia przydrożnego stanowiącego korytarze migracyjne zwierząt, w szczególności ptaków.

Warunek wskazany w punkcie I.7. sentencji niniejszej decyzji ma na celu sprawdzenie stanu udatności wykonanych nasadzeń drzew.

f) *obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:*

Z zapisów *Kip* nie wynika, by w miejscu realizacji inwestycji występowały obszary, na których standardy środowiska zostały przekroczone, również by istniało prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

g) *obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:*

Część wyznaczonego obszaru leży w granicach historycznego układu ruralistycznego wsi Stary Lubin oraz w granicach nowożytnego historycznego układu urbanistycznego, kształtowanego do 1945 r. (w granicach układów, o których mowa w *ustawie z dnia 18 marca 2010r. o zmianie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz zmianie niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2010r. nr 75, poz. 474).

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej przebudowy znajduje się budynek zabytkowego kościoła pw. Narodzenia NMP (wpisanym do rejestru zabytków pod numerem A/2209/615) wraz z cmentarzem przykościelnym. W granicach oddziaływania znajdują się zabytkowe budynki przy: ul. Odrodzenia (min. dawna willa zarządu fabryki fortepianów), ul. 1 Maja, ul. Kolejowej, ul. Stary Lubin. Jak wynika z zapisów *Kip*, w granicach prowadzonej inwestycji priorytetem będą wymagania i ustalenia konserwatorskie nad względami wynikającymi z prowadzonej działalności inwestycyjnej. Inwestycja prowadzona będzie w taki sposób aby nie zniszczyć, ani uszczuplić zabytkowej tkanki urbanistycznej miasta Lubin.

h) gęstość zaludnienia:

Przedsięwzięcie obejmuje teren miasta Lubin. Według danych z Głównego Urzędu Statystycznego dla roku 2021 liczba ludności Lubina ogółem wynosiła 70815 natomiast gęstość zaludnienia 1 736,9 osób/km².

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Nie występują w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Zgodnie z opinią organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej projektowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze zlewni jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) – Zimnica o kodzie PLRW 600010139299. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) – JCWP Zimnica została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Dla JCWP określono odstępstwo – przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego (2027 r. i substancje priorytetowe wprowadzone Dyrektywą 2023/39/UE-2039 r.) – ze względu na naturalną podatność na presję wynikającą z potencjału sorpcyjnego zlewni oraz inne warunki naturalne (dopływ z innej JCWP, procesy biochemiczne, procesy ekologiczne, procesy fizykochemiczne, procesy hydromorfologiczne). Ponadto dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego w zakresie benzo(a)pirenu (występowanie w wodzie), ze względu na warunki naturalne będące trwałą przyczyną nieosiągnięcia celów środowiskowych (dopływ z innej JCWP), potrzebę społeczno-ekonomiczną zaspokajaną przez źródło presji antropogenicznej, determinującej na stan wód w stopniu zagrażającym osiągnięciu celów środowiskowych oraz brak alternatywnego sposobu zaspokojenia potrzeby społeczno-ekonomicznej.

Przedmiotowy obszar inwestycji znajduje się w obrębie jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) nr 95 o kodzie PLGW600095, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowymi i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako zagrożona ilościowo i chemicznie nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny.

Po przeanalizowaniu dokumentacji sprawy, uwzględniając rodzaj, skalę, lokalizację oraz charakter planowanej inwestycji, która realizowana będzie przy zastosowaniu rozwiązań minimalizujących jej wpływ dla środowiska oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) i powierzchniowych (JCWP) oraz możliwość osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg oddziaływania na etapie prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, w trakcie których wystąpi emisja do powietrza związana z prowadzeniem prac ziemnych i budowlanych, ruchem pojazdów oraz pracą maszyn i sprzętu budowlanego, jak również hałas generowany przez pracujące maszyny i urządzenia będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenów realizacji przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę przejściowość tych prac, nie powinny one wpłynąć znacząco na klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego panujący wokół analizowanego terenu. Z Kip nie wynika również by eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia wywierała znacząco negatywny wpływ na środowisko, w tym na tereny prawnie chronione pod względem hałasu, jak również na obecny stan powietrza atmosferycznego.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Z uwagi na lokalizację planowanej inwestycji, ograniczony i lokalny zasięg jej oddziaływania oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej jego likwidacji.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Na etapie realizacji inwestycji może potencjalnie dochodzić do emisji zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód oraz emisji hałasu wskutek prowadzonych prac budowlanych. Oddziaływanie bezpośrednie w tym zakresie ograniczone jest przestrzennie do terenu budowy oraz czasowo do momentu zakończenia prac, zarówno w określonych porach dnia, jak również do zakończenia całego procesu realizacyjnego.

Oddziaływanie na etapie funkcjonowania, mogące mieć wpływ na klimat akustyczny, będzie ciągłe, związane głównie z ruchem pojazdów.

Czas realizacji planowanego przedsięwzięcia będzie typowy dla tego rodzaju inwestycji.

Przewidywany termin rozpoczęcia oddziaływania nastąpi w momencie rozpoczęcia prac budowlanych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Na etapie budowy przedmiotowe przedsięwzięcie będzie generowało oddziaływania typowe dla tego etapu inwestycji. Czynniki decydującymi o oddziaływaniu przedsięwzięcia są: rodzaj zastosowanych maszyn i urządzeń, metody prowadzenia prac w fazie budowy. W trakcie prac realizacyjnych wystąpi emisja spalin do powietrza związana z pracą sprzętu budowlanego na miejscu oraz pochodząca od środków transportu. Zamierzenie inwestycyjne będzie również źródłem emisji hałasu, generowanego przez pracujące maszyny i urządzenia oraz środki transportu podczas jego realizacji. Jak wynika z Kip, oddziaływania te będą ograniczane przez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń i organizację robót. Po zakończeniu prac uciążliwości ustąpią. Należy przyjąć, że planowana inwestycja na etapie realizacji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu nie powinno spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Jak wynika z dokumentacji sprawy, dopuszczalne wartości hałasu na terenach chronionych akustycznie nie powinny zostać przekroczone.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania w fazie budowy i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będą posiadały charakter czasowy (krótkotrwały), lokalny – obejmujący obszar robót i ustaną po realizacji/likwidacji przedsięwzięcia. Oddziaływania zidentyfikowane dla etapu eksploatacji będą miały charakter stały (ciągły) przez cały okres funkcjonowania inwestycji.

f) *powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:*

Zgodnie informacją zawartą w *Kip* nie będzie dochodzić do oddziaływania skumulowanego z innymi przedsięwzięciami. Jak wykazały przeprowadzone w *Kip* analizy, przedmiotowe przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny z przedsięwzięciami istniejącymi (ciągami komunikacyjnymi) zlokalizowanymi w jego sąsiedztwie. Brak też jest bezpośrednich oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne. Tym samym nie przewiduje się oddziaływań skumulowanych poprzez środowisko gruntowo-wodne.

g) *realizacji możliwości ograniczenia oddziaływania:*

W celu zminimalizowania oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, w rozstrzygnięciu określono warunki dotyczące etapu realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Przy ich wdrożeniu realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna wpłynąć znacząco negatywnie na środowisko przyrodnicze, środowisko gruntowo-wodne, klimat akustyczny i stan powietrza atmosferycznego.

Nie przewiduje się również znaczącego oddziaływania funkcjonowania inwestycji na klimat i jego zmiany.

Na podstawie dostarczonych przez Wnioskodawcę danych, w tym informacji zawartych w *Kip* i jej uzupełnieniach, oraz biorąc pod uwagę wynik analizy szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, tutejszy organ uznał, że można odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko na etapie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, na zasadzie określonej w art. 10 § 1 *Kpa* obwieszczeniem z dnia 6 lutego 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2023.BZ.15, Regionalny Dyrektor Ochrony poinformował strony postępowania o uzyskanych opiniach, jak również o zebraniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, a także o przysługującym prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, przed wydaniem przedmiotowej decyzji administracyjnej i o miejscu przechowywania akt sprawy. W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, strony nie wniosły uwag ani wniosków.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji organ ochrony środowiska jako dowód dopuścił wszystko, co mogło przyczynić się do właściwego rozstrzygnięcia sprawy, co do istoty, a podstawą do jej rozstrzygnięcia była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 7, art. 75 § 1 i art. 80 *Kpa*.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

W przypadku niemożliwych do uniknięcia kolizji ze stanowiskami roślin, zwierząt lub grzybów, a w szczególności porostów gatunków chronionych na mocy rozporządzeń Ministra Środowiska: z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin

(Dz. U. poz. 1409), z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2380) oraz z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408), w stosunku do których obowiązują zakazy określone w ww. rozporządzeniach, przed rozpoczęciem prac należy uzyskać odrębne zezwolenie właściwego organu na czynności zakazane w stosunku do tych gatunków, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.), a w przypadku uzyskania takiego zezwolenia - prace prowadzić z uwzględnieniem warunków wynikających z zezwolenia.

Integralną część decyzji stanowią załączniki:

- charakterystyka przedsięwzięcia,
- wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a ustawy Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wejciech Rejman

Otrzymują:

1. Gmina Miejska Lubin, ul. Kilińskiego 10, 59-300 Lubin
reprezentowana przez
Kamil Biało, PBW Inżynieria Sp. z o.o., ul. Strzegomska 142A, 54-429 Wrocław
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy Kpa

Do wiadomości:

1. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu, ul. Marii Curie-Skłodowskiej 73/77, 50-950 Wrocław
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Norwida 34, 50-950 Wrocław



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 29 lutego 2024 r., znak: WOOŚ.420.15.2023.BZ.16, dla przedsięwzięcia pn.: „**Budowa multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową dróg dojazdowych**”.

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Inwestor: *Gmina Miejska Lubin., ul. Kilińskiego 10, 59-300 Lubin.*

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową dróg dojazdowych, zlokalizowanego w województwie dolnośląskim, powiecie lubińskim, gminie Lubin, w zachodniej części centrum Lubina, w obrębach 3 oraz 5. W obszar zakresu wchodzi ulice: ul. Chocianowska, ul. Kochanowskiego, ul. Sudecka, ul. Stefana Okrzei, ul. Towarowa, ul. 1 Maja, ul. Kolejowa, ul. Odrodzenia, ul. Gen. W. Sikorskiego.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie działek ewidencyjnych będących własnością:

- Gminy Miejskiej Lubin, obręb 00003:
873, 875, 1034, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1058, 1059, 1064, 1237, 1238, 1288, 1035/11, 1035/20, 1035/23, 1035/5, 1035/7, 1062/11, 1062/8, 1067/10, 1067/11, 1067/12, 1067/13, 1067/14, 1067/15, 1067/16, 1067/17, 1067/18, 1067/19, 1067/20, 1067/21, 1067/22, 1067/23, 1067/24, 1067/25, 1067/26, 1067/27, 1067/28, 1067/29, 1067/30, 1067/31, 1067/32, 1067/33, 1067/34, 1067/35, 1067/36, 1067/37, 1067/7, 1067/8, 1067/9, 1220/11, 1220/13, 1239/1, 506/1, 506/2, 832/2, 848/2, 871/2, 872/3, 1015, 1016, 1023/1, 1067/6;
- Gminy Miejskiej Lubin, obręb 00005:
34, 208, 317, 318, 534, 557, 558, 122/16, 180/13, 180/26, 312/2, 320/10, 329/1, 330/5, 330/9, 178, 205, 311, 207/9, 320/3, 323/2, 324/5, 324/6;
- osób prywatnych i spółek, obręb 00003:
1021, 1030, 1013/1, 1013/2, 1014/1, 1014/2, 1035/1, 1035/2, 1035/28, 1035/29, 1035/33, 1062/4, 1062/7, 1067/1, 1067/2, 1067/3, 1068/3, 1220/9, 1279/1, 1285/1, 1285/3, 1285/5, 1285/6, 848/1, 871/1;
- osób prywatnych i spółek, obręb 00005:
177, 204, 316, 119/1, 119/2, 123/9, 310/2, 313/1, 320/6;
- Skarbu Państwa, obręb 00003:
1220/10, 1222, 1220/15, 1220/7, 1220/14, 1220/2, 1220/1, 1220/12, 1220/6, 1220/16, 1220/8, 1065/1;
- Skarbu Państwa, obręb 00005:
206, 209, 314, 310/1, 563, 321/10, 321/3, 321/6, 321/7, 321/8, 322/2, 322/3, 123/18, 123/8.

Realizacja przedsięwzięcia obejmować będzie:

- rozbiórkę obiektów budowlanych (w tym budynków) kolidujących z projektowanym

- zagospodarowaniem;
- budowę tunelu drogowo – rowerowo – pieszego pod linią kolejową nr 289 w technologii betonowej, monolitycznej z rozdziałem na tunel obsługujący ruch kołowy oraz tunel obsługujący ruch pieszych i rowerowy wraz z wyjściami na perony;
 - połączenie części pieszej tunelu z peronami dworca Lubin poprzez budowę wejść i wind oraz z układem dworców autobusowych i parkingów poprzez pochylnie lub w inny sposób gwarantujący dostęp osobom niepełnosprawnym;
 - połączenie projektowanego tunelu z istniejącym układem drogowym obsługującym ruch pieszego i rowerowy, w szczególności z ul. Odrodzenia po stronie wschodniej i ul. Sudecką po stronie zachodniej;
 - rozbudowę istniejącego skrzyżowania ulic Kolejowej i ul. Odrodzenia;
 - przebudowę ul. Odrodzenia i ul. Sikorskiego;
 - przebudowę ul. Sudeckiej i ul. Chocianowskiej w kierunku węzła „Lubin Zachód” na drodze S3 (E65);
 - rozbudowę skrzyżowania ulic Sudeckiej i Chocianowskiej na skrzyżowanie skanalizowane;
 - rozbudowę ul. Sudeckiej wraz z budową ronda w rejonie projektowanego dworca zachodniego;
 - częściową likwidację istniejących przejazdów kolejowych (ul. 1-go Maja i ul. Stary Lubin) wraz z przebudową dróg w ich rejonie;
 - budowę (jako części multimodalnego centrum przesiadkowego) dworca autobusowego zachodniego (obsługującego ruch dalekobieżny) wraz z parkingami - miejscami dla taksówek, busów, rowerów oraz typu kiss and ride wraz z przebudową ul. Towarowej i ul. Okrzei;
 - budowę (jako części multimodalnego centrum przesiadkowego) dworca autobusowego wschodniego (obsługującego ruch lokalny) wraz z parkingami - miejscami dla taksówek, busów, rowerów oraz typu kiss and ride;
 - budowę budynku obsługującego ruch pasażerski;
 - budowę kontenerowej automatycznej toalety publicznej w obrębie dworców;
 - budowę kanalizacji teletechnicznej;
 - budowę systemu informacji pasażerskiej wraz z zasilaniem;
 - budowę systemu odwodnienia wraz z zagospodarowaniem wód;
 - budowę oświetlenia wraz z zasilaniem dla projektowanych elementów zagospodarowania terenu;
 - budowę sieci wodociągowej do celów p-poż w rejonie dworca;
 - instalację systemu monitoringu wizualnego lub audiowizualnego, zintegrowanego z miejskim systemem monitoringu;
 - przebudowę i rozbudowę istniejącego uzbrojenia terenu w zakresie sieci elektrycznych, teletechnicznych, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych, kolidującego z inwestycją;
 - wykonanie wiat przystankowych oraz rowerowych, lokalizację elementów małej architektury miejskiej, obiektów obsługi podróżnych;
 - posadowienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych w obrębie parkingów na dworcu wschodnim i zachodnim;
 - wykonanie zieleni – trawniki, drzewa itp.;
 - rozbiórkę przejazdów kolejowych oraz przejść dla pieszych przez tory kolejowe w ciągu ul. Stary Lubin oraz ul. 1 Maja;
 - rozbiórkę nieczynnego toru kolejowego w obrębie planowanej inwestycji na długości ok. 210 m;
 - przebudowę układu torowego oraz odwodnienia na odcinku od ok. km 21.844

do km 22.570 (rozbiórka torów na czas budowy tunelu oraz budowa układu torowego i odwonienia – odtworzenie stanu istniejącego);

- przebudowę sieci i urządzeń kolejowych wynikająca ze zmian układu torowego: przebudowa urządzeń srk, przebudowa sieci trakcyjnej, przebudowa sieci telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych, przebudowa innej infrastruktury kolejowej.

Parametry projektowanych dróg:

1. ul. Chocianowska (nowo projektowana) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 540 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
2. ul. Chocianowska (103264D) – klasa D
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 360 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 5,00 m,
3. ul. Chocianowska droga wew.
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 46 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
4. ul. Kochanowskiego (103121D) – klasy L
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 110 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 6,00 m,
5. ul. Sudecka (103119D) – klasy D
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 160 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
6. ul. Stefana Okrzei (103118) – klasy L
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 200 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 6,50 m,
7. ul. Towarowa (103120D) – klasy L
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 250m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
8. ul. 1 Maja (103263D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 75m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
9. ul. Kolejowa (103184D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 770 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 6,00 m,
10. ul. Odrodzenia (103183D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 240 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m,
11. ul. Gen. W. Sikorskiego (103202D) – klasy Z
 - długość projektowanego odcinka drogi – ok. 180 m,
 - szerokość zasadnicza jezdni – 7,00 m.

W ramach prac przygotowawczych wykonana zostanie wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, rozbiórka obiektów budowlanych (w tym budynków) kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem, zdjęcie humusu, prowadzenie prac ziemnych.



Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

**Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych
polegających na wycince drzew i krzewów**

dla zadania pn.:

**„Budowa multimodalnego centrum przesiadkowego w Lubinie wraz z przebudową
dróg dojazdowych – opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowo-kosztorysowej”.**

Województwo dolnośląskie, Powiat lubiński, Gmina Lubin (miasto)
021101_1.0005.204.
021101_1.0005.205
021101_1.0005.206
021101_1.0005.209
021101_1.0005.318
021101_1.0005.534
021101_1.0005.558
021101_1.0003.873
021101_1.0003.1237
021101_1.0003.1035/5
021101_1.0003.1062/8
021101_1.0003.1067/37
021101_1.0003.1067/6
021101_1.0003.1067/7
021101_1.0003.1220/12
021101_1.0003.1220/14
021101_1.0005.310/2
021101_1.0005.312/2
021101_1.0005.313/1
021101_1.0005.322/2
021101_1.0005.322/3
021101_1.0005.324/5
021101_1.0003.848/2
021101_1.0003.871/1
021101_1.0003.871/2
021101_1.0003.872/3
021101_1.0005.563
021101_1.0005.321/6
021101_1.0005.321/7
021101_1.0003.1222
021101_1.0003.506/1
021101_1.0005.123/3
021101_1.0007.302/3
021101_1.0005.311