

**PAŃSTWOWY POWIATOWY INSPEKTOR SANITARNY W LIPSKU**  
**POWIATOWA STACJA SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNA W LIPSKU**

ul. Łżecka 6, 27-300 Lipsko, NIP: 811-143-28-82, REGON 670958483  
Centrala: (48)378- 00- 87; (48)378- 02- 44;  
www.lipsko.psse.waw.pl; e:mail: [lipsko@psse.waw.pl](mailto:lipsko@psse.waw.pl)



Lipsko, dnia 17 stycznia 2020 r.

**PAŃSTWOWY POWIATOWY  
INSPEKTOR SANITARNY**  
w Lipsku  
27-300 Lipsko, ul. Łżecka 6  
fax/tel. ( 48) 3780-244; tel. 3780-087

ZNS.7011.6.2019.2020

dotyczy: wniosku z dnia 30 grudnia 2019 r. (data wpływu: 31 grudnia 2019 r.)

znak: RRGKiOŚ 6220.2.2018.2019



**Wójt Gminy Ciepiałów**  
**ul. Czachowskiego 1**  
**27-310 Ciepiałów**

**OPINIA SANITARNA nr 1/ZNS/2020**

Na podstawie:

- art. 1 pkt 1 oraz art. 10 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o *Państwowej Inspekcji Sanitarnej* (Dz. U. z 2019 r. poz. 59),
- art. 77 ust. 1 pkt 2 i ust. 6 oraz ust. 7 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.),
- § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 71),
- ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o *odpadach* (Dz. U. z 2019 r. poz. 701, z późn. zm.),

po zapoznaniu się z dokumentacją dotyczącą zaopiniowania oceny (raportu) oddziaływania na środowisko na potrzebę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „**Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Ciepiałów-Lipsko**”, powiat lipski, woj. mazowieckie, tj.:

- raportem oddziaływania na środowisko sporządzonym w grudniu 2019 r. przez firmę pod nazwą Egis Poland Sp. z o.o., ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa, przesłaną przy wniosku Wójta Gminy Ciepiałów z dnia 30 grudnia 2019 r. (data wpływu: 31 grudnia 2019 r.) znak sprawy: RRGKiOŚ 6220.2.2018.2019, jak również dokumentacją znajdującą się w posiadaniu Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lipsku, tj.:
- wniosku Wójta Gminy Ciepiałów z dnia 30 lipca 2018 r. (data wpływu: 2 sierpnia 2018r.), znak sprawy: RRGKiOŚ.6220.2.2018,
- kserokopii wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia z dnia 23 lipca 2018 r.,
- karty informacyjnej przedsięwzięcia + płyta CD,

Sporządziła: Iwona Pastuszka

Strona 1 z 9

*niepodlega* |

- postanowienia z dnia 7 września 2018 r. o nałożeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
- postanowienia z dnia 24 września 2018 r. o zawieszeniu postępowania administracyjnego w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia,
- postanowienia z dnia 17 grudnia 2019 r. o odwieszeniu postępowania administracyjnego w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia,

Inwestor:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

**Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku**

**opiniuje pozytywnie warunki higieniczno–zdrowotne realizacji przedsięwzięcia  
oraz nie zgłasza**

**innych środowiskowych uwarunkowań do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia  
poza zawartymi w *Raporcie o oddziaływaniu na środowisko*.**

**UZASADNIENIE**

Wójt Gminy Ciepiałów zwrócił się z wnioskiem z dnia 30 grudnia 2019 r. (data wpływu: 31 grudnia 2019 r.) znak sprawy: RRGKiOŚ 6220.2.2018.2019 o zaopiniowanie oceny (raportu) oddziaływania na środowisko na potrzebę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Ciepiałów-Lipko”, powiat lipski, woj. mazowieckie.

Wójt Gminy Ciepiałów jest kompetentny do prowadzenia postępowania administracyjnego oraz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Planowana inwestycja pod nazwą: „Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Ciepiałów-Lipko” zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 71) jest przedsięwzięciem mogącym: **potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko** na podstawie:

- § 3 ust. 1 pkt 60 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane. Konieczność wykonania raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia wynika z postanowienia Wójta Gminy Ciepiałów z dnia 7 września 2018 r. znak sprawy: RRGKiOŚ 6220.2.2018.

Początek inwestycji założono w km 121+450, co stanowi koniec odcinka przejścia przez miejscowość Ciepiałów. Koniec założono w km 128+200, co stanowi początek odcinka planowanej budowy obwodnicy Lipska w ciągu DK nr 79. Długość inwestycji szacuje się na poziomie około 6,8 km.

Zakres prac przewidzianych do wykonania obejmuje:

- rozbudowę drogi krajowej do parametrów GP o łącznej długości około 6,8 km, wraz z pełną wymianą konstrukcji nawierzchni lub budową nowej konstrukcji w miejscach wychodzących poza istniejącą jezdnię,
- ujednolicenie szerokości jezdni, poboczy, przebudowa (całkowita wymiana) istniejącej konstrukcji,
- nawierzchnie z dopuszczeniem nacisku na pojedynczą oś 11,5 tony,
- przebudowę i korektę geometrii istniejących skrzyżowań,
- przebudowę istniejących chodników oraz budowę chodników/ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- budowę dróg serwisowych - dodatkowych jezdni lub dróg gminnych do obsługi terenów przyległych oraz przebudowę istniejących dróg gminnych i powiatowych,
- budowę miejsc przeznaczonych do kontroli pojazdów,
- przebudowę istniejących zatok autobusowych oraz budowę nowych,
- zastosowanie elementów bezpieczeństwa ruchu i uspokojenia ruchu,
- budowę/likwidację przejść dla pieszych, rowerów, azyli dla pieszych, wysp, spowalniających ruch itp.,
- budowę i przebudowę przepustów,
- budowę infrastruktury technicznej (np. kanalizacja deszczowa, oświetlenie, urządzenia ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu),
- wykonanie elementów odwodnienia pasa drogowego (rowy, drenaże, przepusty),
- zabezpieczenie i przebudowę wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi – sieci uzbrojenia terenu i inne, w tym urządzenia melioracji,
- przebudowę ogrodzeń.

Do przedstawionej dokumentacji dołączono raport oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, sporządzony w grudniu 2019 r. przez firmę pod nazwą Egis Poland Sp. z o.o., ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa. Przedłożony raport pozwala stwierdzić, że:

- **analiza uciążliwości na powierzchnię ziemi i gleby** – na etapie realizacji inwestycji w wariantcie inwestycyjnym i alternatywnym, oddziaływanie na powierzchnię **ziemi oraz** glebę ograniczy się do pasa drogowego, miejsc przeznaczonych pod zaplecze budowy, bazy materiałowo-magazynowe, parking maszyn, a także drogi dojazdowe do placu budowy. Szacunkową powierzchnię zajętości terenu pod jezdnię i pobocze określono na poziomie: 60,2 ha w wariantcie inwestycyjnym oraz 61,6 ha w wariantcie alternatywnym. W fazie eksploatacji potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania drogi, niezależnie od rozpatrywanego wariantu (bezinwestycyjny, inwestycyjny, alternatywny) jest możliwość zanieczyszczenia gleb występujących w jej bezpośrednim sąsiedztwie przez substancje przenoszone powietrzem oraz wodami spływającymi z nawierzchni drogi. Oddziaływanie na pokrywę glebową podczas eksploatacji drogi będzie ujawniało się stopniowo, a skutki tego oddziaływania mogą pojawić się dopiero po kilku latach od oddania drogi do użytkowania. Zasięg i stopień oddziaływania na gleby zależy głównie od wielkości emisji zanieczyszczeń, od odporności gleb na zanieczyszczenia komunikacyjne, a także od prawdopodobieństwa wystąpienia sytuacji awaryjnych. Ze względu na przebudowę drogi krajowej w znacznej części po istniejącym śladzie oraz brak przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu nie przewiduje się, aby emisja gazów i pyłów negatywnie wpłynęła na jakość gleb w otoczeniu drogi. Ze względu na projektowany system odwodnienia oraz



podczyszczania zanieczyszczonych spływów opadowych, nie przewiduje się, aby spływy opadowe z drogi negatywnie wpływały na jakość gleb występujących w bezpośrednim sąsiedztwie drogi w trakcie jej użytkowania. W fazie realizacji wymienia się wytyczne mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na powierzchnię ziemi. Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, z zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących możliwe negatywne oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji, spowoduje zmniejszenie negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi, w tym gleby. W fazie eksploatacji minimalizacja negatywnego wpływu użytkowania drogi na powierzchnię ziemi oraz gleby wiąże się głównie z utrzymywaniem w sprawności technicznej systemu odwodnienia, usuwaniem ewentualnych skutków poważnej awarii wywołanej np. wyciekami substancji szkodliwych dla środowiska w wyniku wypadku samochodowego oraz ze stosowaniem środków do zimowego utrzymania dróg o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.

- **analiza uciążliwości na wody powierzchniowe i podziemne** – realizacja przedsięwzięcia w wariantcie inwestycyjnym i alternatywnym, będzie wiązała się z powstaniem ścieków socjalno-bytowych. Ścieki będą gromadzone na terenie zaplecza budowy w szczelnych, bezodpływowych pojemnikach, które będą systematycznie opróżniane i płukane przez wozy asenizacyjne. Nieczystości będą wywożone do pobliskiej oczyszczalni ścieków. Nie przewiduje się, iż realizacja przedsięwzięcia będzie źródłem emisji ścieków technologicznych, z uwagi na wykorzystywanie gotowych mieszanek. Wody opadowo-roztopowe, tak jak w stanie istniejącym będą wsiąkać w grunt lub samoczynnie spływać zgodnie z istniejącymi spadkami terenu. W fazie eksploatacji do czynników powodujących powstanie potencjalnego źródła zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie użytkowania drogi (w każdym wariantcie) można zaliczyć: ruch pojazdów, w wyniku czego dochodzi do emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych np.: gazy i pyły związane ze spalaniem paliwa w silnikach samochodowych, pyły powstające w wyniku zużycia nawierzchni jezdni, ścierania opon samochodowych, klocków hamulcowych i innych części pojazdów. Emisja ta stanowi pośrednie i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne; zimowe utrzymanie drogi, w wyniku czego dochodzi do emisji środków chemicznych służących do zwalczania śliskości nawierzchni drogowej. Emisja ta stanowi bezpośrednio i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne; sytuacje awaryjne związane np. z wyciekami substancji szkodliwych dla środowiska. Sytuacje awaryjne stanowią bezpośrednio i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne; opady atmosferyczne będące przyczyną powstawania wód opadowych i roztopowych, które spływając ze szczelnej nawierzchni drogi mogą ulec zanieczyszczeniu. Emisja zanieczyszczonych spływów deszczowych stanowi bezpośrednio i potencjalne oddziaływanie na środowisko wodne. Na podstawie przeprowadzonej analizy nie stwierdza się wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych. Jednakże w celu dodatkowego zabezpieczenia wód rzeki Strużanki przed zanieczyszczeniem, zaleca się zastosowanie na wylocie Wy\_6 i Wy\_7 urządzeń podczyszczających, odprowadzających wody opadowe do rzeki Strużanki. W fazie likwidacji przewiduje się, iż wpływ fazy likwidacji przedsięwzięcia na środowisko wodne będzie analogiczny, jak dla fazy realizacji. Oddziaływania będą miały charakter lokalny i krótkoterminowy – ustaną po zakończeniu robót. Skutecznym zabiegiem minimalizującym negatywne oddziaływania na etapie realizacji i likwidacji inwestycji w wariantcie inwestycyjnym i alternatywnym jest właściwa organizacja robót i placu budowy. Odpowiedzialność, w tym zakresie spada na wykonawcę



robót budowlanych, który powinien sporządzić projekt organizacji prac i placu budowy uwzględniając odpowiednie jego zabezpieczenia. Zalecenia w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedmiotowej drogi na środowisko wodne to prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących możliwe negatywne oddziaływanie inwestycji na etapie jej realizacji, spowoduje zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko wodne. Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia należy zapewnić: systematyczne czyszczenie drogi co wpłynie na zmniejszenie zanieczyszczeń odprowadzanych ze ściekami opadowymi z ulicy; systematyczne oczyszczanie zastosowanego systemu odwodnienia, tj. odpowiednio profilowane i obsadzone trawą rowy przydrożne, tak aby zatrzymywały zanieczyszczoną wodę, która następnie będzie podlegać filtrowaniu i wchłanianiu przez roślinność poboczy.

- **analiza uciążliwości na klimat akustyczny** – w fazie realizacji podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu. W aspekcie akustycznym, wszystkie stosowane na tym etapie maszyny stanowiąc będą źródła dźwięku powodujące emisję hałasu do otoczenia. Pojazdy transportujące materiały budowlane, maszyny i sprzęt budowlany generują hałas na poziomie większym niż dopuszczalny dla terenów ochrony akustycznej. Wielkość i zasięg emitowanego hałasu związanego z prowadzonymi pracami budowlanymi będzie uzależniony od rodzaju i liczby użytego sprzętu. Na wielkość zasięgu oddziaływania akustycznego oprócz rodzaju i liczby źródeł hałasu duży wpływ ma również czas trwania prac budowlanych. Faza wykonania przedmiotowej inwestycji nie będzie jednak znaczącym elementem w oddziaływaniu hałasu na otoczenie. Należy zaznaczyć, iż będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Front prac będzie się sukcesywnie przesuwał w miarę ich postępu. Inwestycja nie będzie w tym samym czasie źródłem hałasu na całej swej powierzchni. Stopień uciążliwości wzdłuż trasy będzie zróżnicowany i może być większy w miejscach prowadzonych prac rozbiórkowych. W fazie eksploatacji w oparciu o analizę dokumentów planistycznych oraz wyniki przeprowadzonej analizy rozprzestrzeniania hałasu stwierdza się, iż przedsięwzięcie będzie wpływało ponadnormatywnie na tereny podlegające ochronie akustycznej. Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wynikają przede wszystkim ze zbyt bliskiej odległości usytuowania budynków w stosunku do krawędzi jezdni, natężenia ruchu oraz udziału w potoku ruchu tzw. pojazdów hałaśliwych – samochodów ciężarowych i motocykli. Należy zaznaczyć, że na usytuowanie budynków, strukturę rodzajową ruchu, czy na stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach inwestor nie ma bezpośredniego wpływu. Zaleca się następujące czynności minimalizujące: w przypadku prowadzenia prac związanych z emisją hałasu w pobliżu zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w odległości mniejszej niż 50m należy wykonywać je jedynie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego, stosować nowoczesne i stosunkowo ciche dla danego rodzaju maszyny budowlane, maszyny powinny być w dobrym stanie technicznym i spełniać wymagania dyrektywy 2000/14/WE oraz rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., Nr 263 poz. 2202, z późn. zm.), nie należy dopuszczać do sytuacji, w której urządzenia o dużej wartości poziomu mocy akustycznej (tzn. takie, które emitują dźwięk o dużym natężeniu) będą pracowały równocześnie. Stwierdza się, że uciążliwość hałasu wynikająca z prowadzonych prac budowlanych będzie istotna, ale o charakterze lokalnym oraz krótkotrwała i odwracalna. W fazie eksploatacji podstawowym środkiem ochrony



akustycznej, który zostanie zastosowany na przedmiotowej drodze są ekrany akustyczne, które zostaną zastosowane na odcinku od km 126+145 do 126+285 (strona prawa), od km 126+500 do 126+600 (strona prawa) oraz od km 126+500 do 126+680 (strona lewa). Analiza akustyczna w przyjętych horyzontach czasowych, wykazała że ich zastosowanie skutecznie zabezpieczy zabudowę mieszkaniową znajdującą się na terenach chronionych przed hałasem.

- **analizy uciążliwości na powietrze atmosferyczne** – analizowana inwestycja w fazie realizacji w wariantcie bezinwestycyjnym nie będzie stanowiła źródła emisji substancji do powietrza. Planowana budowa w fazie realizacji w wariantcie W1 i W2 będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. W fazie realizacji inwestycji oddziaływanie wariantu W1 i W2 na stan jakości powietrza będzie głównie związane z emisją substancji powstających podczas spalania paliw w silnikach maszyn budowlanych. Wielkość rocznej emisji dla wariantu W1 i W2 dla poszczególnych substancji szacuje się na poziomie około: 17,76 Mg/rok dla tlenu węgla; 18,60 Mg/rok dla tlenu azotu; 6,90 Mg/rok dla pyłu PM10 i PM2,5. Charakterystyczne dla oddziaływania na stan jakości powietrza podczas prac budowlanych jest to, iż jest ono okresowe i krótkotrwałe. Wraz z postępowaniem prac i przemieszczaniem się placu budowy zmienia się jednocześnie obszar oddziaływania. Zatem tereny narażone są na negatywne oddziaływanie jedynie przez okres trwania prac w tym miejscu. Po zakończeniu prac negatywne oddziaływanie zanika. Z uwagi na charakter planowanej inwestycji, źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje zaś będą ustępować po ich zakończeniu. Na etapie eksploatacji planowanej inwestycji emitowane będą zanieczyszczenia powietrza pochodzące ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po analizowanym układzie drogowym. W raporcie wymienia się substancje, generowane w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów samochodowych. Przy przyjętym do obliczeń natężeniu ruchu emisja zanieczyszczeń pochodzących z procesu spalania paliwa przez silniki pojazdów w wariantcie bezinwestycyjnym nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości powietrza atmosferycznego Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031, z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16 poz. 87). Przy przyjętym do obliczeń natężeniu ruchu emisja zanieczyszczeń pochodzących z procesu spalania paliwa przez silniki pojazdów poruszających się po projektowanym odcinku drogi, nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości powietrza atmosferycznego zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. W fazie likwidacji w wariantcie bezinwestycyjnym W0 źródła emisji będą przemieszczać się wraz z frontem robót, emisje zaś będą ustępować po ich zakończeniu. Na etapie ewentualnej likwidacji inwestycji bezpośrednio, negatywne oddziaływanie będzie sprowadzało się do: emisji cząstek pyłu porywanych w trakcie transportu i przeładunku materiałów sypkich, emisji cząstek pyłu unoszonych podczas prac z użyciem sprzętu budowlanego, emisji spalin z maszyn roboczych oraz z pojazdów dowożących i z maszyn drogowych, emisji wtórnego pylenia powstającej podczas transportu oraz przesypu pylistych materiałów budowlanych w bezdeszczowe dni. Na etapie likwidacji należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z emisją gazów cieplarnianych takich jak CO<sub>2</sub>. Będzie ona związana z procesem spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na



etapie likwidacji, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. W wariantcie inwestycyjnym W1 i alternatywnym W2 sposób oddziaływania oraz wielkość emisji będzie porównywalna do etapu realizacji inwestycji. Zalecane działania ochronne podejmowane dla faz realizacji i likwidacji to skrócenie czasu realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych, wyłączanie silników pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy oraz stosowanie technologii powodujące minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów. W fazie eksploatacji w wariantcie bezinwestycyjnym W0 na jakość powietrza atmosferycznego podczas eksploatacji drogi główny wpływ ma stan techniczny pojazdów poruszających się po drodze oraz rodzaj stosowanego do napędzania pojazdów paliwa. Parametry te jednak nie zależą od rozwiązań projektowych drogi, ani od zarządcy drogi, który nie może zabronić korzystania z jezdni pojazdom o starszej konstrukcji emitujących zwiększoną ilość substancji powstających podczas spalania paliwa. Analizy oddziaływania szlaków komunikacyjnych na jakość powietrza atmosferycznego wykazują, iż tlenki azotu są najbardziej uciążliwymi zanieczyszczeniami emitowanymi w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów samochodowych. Są to substancje, których zasięg oddziaływania jest największy spośród wszystkich zanieczyszczeń emitowanych podczas spalania paliw, definiujące oddziaływanie dróg na jakość powietrza atmosferycznego. Dodatkowo zaznacza się, że wykonane obliczenia rozprzestrzeniania ditlenku azotu oraz dla innych substancji do powietrza nie wykazały przekroczeń stężeń maksymalnych odniesionych dla okresu 1 godziny i średniorocznych, odniesionych dla okresu 1 roku. Istniejące budynki mieszkalne nie będą narażone na wartości wyższe niż stężenia dopuszczalne. W związku z powyższym w ramach przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności realizacji środków minimalizujących. W wariantcie inwestycyjnym W1 i alternatywnym W2 na jakość powietrza atmosferycznego podczas eksploatacji drogi główny wpływ ma stan techniczny pojazdów poruszających się po drodze oraz rodzaj stosowanego do napędzania pojazdów paliwa. Parametry te jednak nie zależą od rozwiązań projektowych drogi, ani od zarządcy drogi, który nie może zabronić korzystania z jezdni pojazdom o starszej konstrukcji emitujących zwiększoną ilość substancji powstających podczas spalania paliwa. Analiza rozprzestrzeniania zanieczyszczeń w powietrzu od projektowanej drogi wykazała, że zasięg oddziaływania od drogi będzie kształtować oddziaływanie ditlenku azotu. Dopuszczalne stężenia tej substancji uśrednione dla okresu

- **gospodarki odpadami** – w fazie realizacji przedsięwzięcia odpady powstawać będą w związku prowadzeniem robót rozbiórkowych oraz demontażowych (m.in. elementy infrastruktury technicznej kolidujące z drogą), robót ziemnych (masy ziemne nie przydatne w pracach objętych projektem), zasadniczych robót budowlanych (związanych z rozbudową układu drogowego, przebudową/budową obiektów inżynierskich, przebudową/budową infrastruktury związanej z drogą (np.: oznakowanie pionowe, oświetlenie) oraz niezwiązanej z drogą (np.: odcinki sieci komunalnych). Podczas realizacji przedmiotowej inwestycji wytwórcą odpadów zgodnie z art. 3, ust. 3, pkt 32 ustawy *o odpadach* jest wykonawca robót budowlanych, który to na podstawie art. 27 pkt 1 zobowiązany jest do prawidłowego gospodarowania wytworzonymi odpadami. Obowiązek ten może zlecić innym podmiotom, jednakże tylko tym, które posiadają odpowiednie zezwolenia zgodnie z art. 27 pkt 2 ustawy



o odpadach. Magazynowanie odpadów będzie odbywać się zgodnie z art. 25 ustawy o odpadach, dotyczącego warunków magazynowania odpadów oraz zgodnie z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi, w szczególności w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, w tym stan skupienia oraz zagrożenia, które mogą powodować te odpady. Magazynowanie odpadów odbywać się będzie na terenie, do którego posiadacz odpadów ma tytuł prawny. Odpady powstałe w czasie budowy będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych i oznakowanych do tego celu miejscach. Miejsce magazynowania odpadów będzie posiadać szczelne, nieprzepuszczalne podłoże i zostanie zabezpieczone przed dostępem osób postronnych oraz będzie oznakowane tablicami informacyjnymi. Miejsce tymczasowego magazynowania odpadów będzie zlokalizowane w jak najbliższej odległości od istniejącej drogi, aby stworzyć dogodne warunki do transportu odpadów, obniżyć koszty inwestycji oraz ograniczyć zagrożenia środowiskowe (uciążliwość pylenia w czasie transportu). Rodzaje planowanych do wytworzenia odpadów i sposób postępowania z nimi będzie tożsamy jak dla wariantów inwestycyjnych. Natomiast szacowane ilości odpadów możliwych do wytworzenia w fazie eksploatacji wariantu bezinwestycyjnego będą bardzo zbliżone do ilości odpadów w wariantach inwestycyjnych. Szacuje się, iż użytkowanie drogi w wariantcie bezinwestycyjnym związane będzie z wytworzeniem około 57 Mg/rok odpadów. Faza eksploatacji bez względu na wybór wariantu projektowanej inwestycji będzie się wiązać z powstawaniem odpadów pochodzących z funkcjonowania obiektów i urządzeń zapewniających sprawne korzystanie z drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych z nią technologicznie. Eksploatacja pojazdów pociąga za sobą wytwarzanie następujących odpadów: pozostałości opon, szkło, smary i oleje oraz benzyny wyciekające z nieszczelnych układów, itp. W wyniku ewentualnych wypadków i stłuczek powstają odpady w formie fragmentów pojazdów: uszkodzonych zderzaków, stłuczonych szyb i świateł, uszkodzonej karoserii, itp. Szacuje się, iż użytkowanie drogi bez względu na wybór wariantu inwestycyjnego związane będzie z wytworzeniem około 56 Mg/rok odpadów. Wszystkie odpady powinny być wywożone przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenia na gospodarowanie poszczególnymi rodzajami odpadów celem poddania ich w pierwszej kolejności procesom odzysku. Unieszkodliwianiu powinny być poddane jedynie te odpady, których nie można poddać procesom odzysku. W fazie likwidacji w czasie prowadzenia prac rozbiórkowych odpady z rozbiórki będą segregowane. Materiały porozbiórkowe po segregacji zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie środowiska. Prace rozbiórkowe będą prowadzone przez osobę lub pod nadzorem osoby posiadającej odpowiednie kwalifikacje zawodowe. Przy prowadzeniu prac rozbiórkowych i wyburzeniowych będą przestrzegane wszystkie obowiązujące przepisy BHP i ochrony środowiska, bezwzględnie stosowane będą wszystkie przewidziane przy tych robotach urządzenia zabezpieczające i ochronne. Pracownicy będą zaopatrzeni w komplet potrzebnych narzędzi oraz odzież roboczą. Wszystkie przejścia i przejazdy znajdujące się w zasięgu robót rozbiórkowych będą w sposób odpowiedni zabezpieczone, a drogi, obejścia i objazdy wyraźnie oznakowane. Gruz i inne materiały odpadowe na bieżąco będą wywożone z terenu, gdzie prowadzone będą prace rozbiórkowe. Szacuje się, iż ewentualna likwidacja drogi w wariantcie W0 związane będzie z wytworzeniem około 16 809 Mg odpadów. W czasie prowadzenia prac rozbiórkowych odpady z rozbiórki będą segregowane. Materiały porozbiórkowe po segregacji zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie środowiska. Prace rozbiórkowe będą prowadzone przez osobę lub pod nadzorem osoby posiadającej odpowiednie kwalifikacje zawodowe.



Przy prowadzeniu prac rozbiórkowych i wyburzeniowych będą przestrzegane wszystkie obowiązujące przepisy BHP i ochrony środowiska, bezwzględnie stosowane będą wszystkie przewidziane przy tych robotach urządzenia zabezpieczające i ochronne. Pracownicy będą zaopatrzeni w komplet potrzebnych narzędzi oraz odzież roboczą. Wszystkie przejścia i przejazdy znajdujące się w zasięgu robót rozbiórkowych będą w sposób odpowiedni zabezpieczone, a drogi, obojętne i objazdy wyraźnie oznakowane. Gruz i inne materiały odpadowe na bieżąco będą wywożone z terenu, gdzie prowadzone będą prace rozbiórkowe. Szacuje się, iż ewentualna likwidacja drogi w wariantcie W1 związana będzie z wytworzeniem około 21 041 Mg odpadów, natomiast w wariantcie W2 około 21 078 Mg.

- **analiza oddziaływania na dobra materialne i ludzi** - realizacja przedsięwzięcia może powodować niezorganizowaną emisję pyłów i gazów do powietrza, związaną z pracą ciężkiego sprzętu. Jednakże charakterystyczne dla oddziaływania na stan jakości powietrza podczas prac budowlanych jest to, iż jest ono okresowe i krótkotrwałe. W trakcie eksploatacji przedmiotowej inwestycji, mając na uwadze przeprowadzone obliczenia i analizy, nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska w tym zakresie. Tym samym inwestycja nie powinna stanowić uciążliwości dla mieszkańców terenów przyległych. Wszelkie prace wymagające użycia ciężkiego sprzętu są źródłem hałasu. Czynnikiem ten nie będzie jednak szczególnie uciążliwy, gdyż oddziaływanie negatywne fazy realizacji będzie mieć charakter tymczasowy i ograniczy się do okresu trwania robót budowlanych. W związku z powyższym stwierdza się, że nie ucierpi na tym stan zdrowotny mieszkańców zabudowy przyległej do przedmiotowej inwestycji. Analiza oddziaływania akustycznego projektowanego przedsięwzięcia wykazała, że eksploatacja drogi dzięki zastosowaniu ekranów akustycznych, nie spowoduje występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie chronionym. Ponadto w ramach planowanego zadania nie planuje się wyburzeń. W związku z powyższym stwierdza się brak wpływu na dobra materialne i ludzi w tym zakresie.

Na podstawie przeprowadzonej analizy oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska, jak również na warunki społeczne stwierdzono, że może nastąpić realizacja inwestycji. Po zastosowaniu zalecanych działań i środków minimalizujących negatywne oddziaływania i zagrożenia przedstawione w załączonym raporcie oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, jak i dla zdrowia i warunków życia ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę jak również obowiązujące w tej mierze przepisy Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku wydał opinię jak wyżej.

**Państwowy Powiatowy  
Inspektor Sanitarny w Lipsku**

*Jolanta Rękas-Szylar*

**Otrzymują:**

1. adresat
2. aa