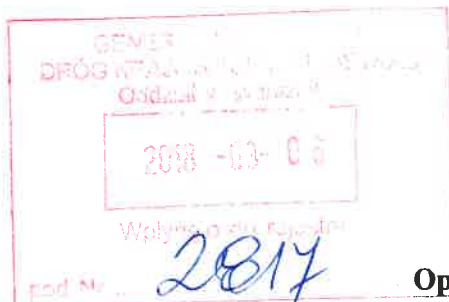




Warszawa 01 marca 2018 r.

ZS.9022.286.2018

W 3+12  
2018-03-06



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Białymstoku  
ul. Dojlidy Fabryczne 23  
15-554 Białystok

**Opinia sanitarna**

Na podstawie art. 1 pkt 1 i art. 10 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1261), art. 77 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1405), w związku z wystąpieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, przy piśmie z dnia 10.01.2018 r., znak: WOOŚ.4200.2.2017.DK dotyczącym wydania opinii na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na „budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km. ok 13+782 węzeł „Zakręt” (bez węzła)” oraz w nawiązaniu do pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 20.02.2018 r. znak: WOOŚ-II.4200.2.2017.DK w sprawie wątpliwości co do treści zajętego stanowiska, doprecyzowując Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie wyjaśnia, że:

**opiniuje pozytywnie**

ww. przedsięwzięcie z następującymi uwarunkowaniami:

1. Należy zrealizować wszelkie określone w Raporcie działania i środki minimalizacji negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko (określone m.in. w rozdziale 10), w tym m.in.:

W fazie realizacji:

- Zaplecze budowy i postoju maszyn budowlanych należy lokalizować na terenach położonych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną (mieszkaniową). Prace budowlane w sąsiedztwie terenów mieszkalnych należy wykonywać jedynie w porze dziennej (godz. 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>).
- Należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych o najmniejszej możliwej mocy akustycznej. Jeśli to możliwe, tak zorganizować harmonogram prac budowlanych, aby w pobliżu zabudowań mieszkaniowych nie pracowały jednocześnie urządzenia o dużym poziomie mocy akustycznej.
- W przypadku skarg na hałas należy przeprowadzić pomiary kontrolne i na tej podstawie podjąć ewentualne działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska.

- Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postojów i konserwacji maszyn budowlanych) oraz bazy magazynowe należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych.
- Drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie.

W fazie eksploatacji:

- Zrealizować środki ochrony przed hałasem terenów z zabudową chronioną (mieszkaniową), w tym ekrany akustyczne określone w rozdziale 10.2 i na załącznikach graficznych.
  - W realizowanych ekranach przewidzieć możliwość ich podwyższenia lub zastosowania dodatkowych dyfraktorów (w przypadku, gdy z porealizacyjnych pomiarów hałasu wyniknie ich niedostateczna skuteczność).
  - Zrealizować nasadzenia roślin wysokich i niskich, odpornych na działania zanieczyszczeń komunikacyjnych, a służących na dodatkowym zabezpieczeniu i absorpcji powstających zanieczyszczeń powietrza (projekt nasadzeń przygotować na etapie ponownej oceny).
  - W rejonie ujęć wody pitnej zapewnić szczelne systemy odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza te obszary, nie należy stosować infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe. Urządzenia podczyszczające powinny być poddawane regularnemu czyszczeniu i konserwacjom w celu zapewnienia maksymalnej efektywności.
2. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia niezbędne jest wykonanie ponownej oceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem wszystkich szczegółowych informacji dostępnych na bardziej zaawansowanym etapie projektowania (w tym opracowane na nowo prognozy natężeń ruchu).
  3. Wszelkie niezbędne działania i rozwiązania techniczne w zakresie minimalizowania potencjalnych negatywnych oddziaływań przedmiotowej trasy drogowej na zdrowie i życie ludzi należy określić szczegółowo w zależności od wyników przeprowadzonych ponownych analiz środowiskowych na etapie ponownej oceny (w tym m.in. określenie lokalizacji i parametrów technicznych ekranów akustycznych, poprowadzenie trasy w tunelu).
  4. W przypadku zrealizowania inwestycji, niezbędne będzie opracowanie analizy porealizacyjnej obejmującej pomiary kontrolne m. in. w zakresie:
    - Poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej. Pomiary hałasu powinny obejmować w szczególności tereny, dla których wykazano w analizach akustycznych możliwość wystąpienia najwyższych przekroczeń (bez zabezpieczeń) lub wyniki (po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych) są zbliżone do wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
    - Zanieczyszczeń powietrza na terenach chronionych.
  5. Po wykonaniu analizy porealizacyjnej, w przypadku niedotrzymania standardów, jakości środowiska, należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji (w tym m. in. zmiana parametrów już zrealizowanych lub wykonanie dodatkowych ekranów akustycznych, ew. zastosowanie dyfraktorów).

## Uzasadnienie

Pismem z dnia 10.01.2018 r., znak: WOOŚ.4200.2.2017.DK, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o opinię dla przedsięwzięcia polegającego na: „*budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+378 węzeł Zakręt (bez węzła)*”.

Do ww. wystąpienia dołączono m.in.:

- Postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (GDOŚ) w Warszawie o wyznaczeniu RDOŚ w Białymstoku do załatwienia przedmiotowej sprawy;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwany w treści opinii *Raportem*), wraz z załącznikami, opracowany w kwietniu 2017 r. przez firmę JPL Project Sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie;
- wezwanie RDOŚ w Białymstoku z dnia 18 września 2017 r. + odpowiedź na wezwanie z dnia 20 października 2017 r.;
- wezwanie RDOŚ w Białymstoku z dnia 31 października 2017 r. + odpowiedź na wezwanie z dnia 28 listopada 2017 r.;

Inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Należy podkreślić, że PWIS wydał opinię sanitarną z dnia 29.02.2016 r., znak: ZS.9022.13.2016, w której zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie z uwagami/ zastrzeżeniami. Opinia została wydana w związku z wystąpieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Obecnie sprawa wydania decyzji środowiskowej dla danego przedsięwzięcia jest prowadzona przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, a wystąpienie o opinię wynika m.in. z pojawienia się nowych dowodów w sprawie.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie, po przeanalizowaniu zebranych akt w sprawie, stwierdza co następuje.

Przedmiotem analizy oddziaływania na środowisko jest przedsięwzięcie polegające na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy, projektowanej jako poprowadzona nową trasą droga ekspresowa S-17, łącząca się od zachodu z drogą S-8 (Warszawa – Białystok), a od wschodu z autostradą A2 i drogą S-2 (Południową Obwodnicą Warszawy).

Realizacja przedsięwzięcia ma pozwolić na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zwartej zabudowy miejskiej, zmniejszenie obciążenia dróg w rejonie Ząbek, Zielonki i Wesolej, poprawy warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podjęła decyzję o podziale inwestycji na dwa odcinki:

- odcinek od węzła „Drewnica” (z węzłem) na drodze S8 do km ok. 3+600;
- odcinek od km ok. 3+600 do km. Ok. 13+782 węzeł „Zakręt” (bez węzła).

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy drugiego odcinka ww. obwodnicy tj. odcinka od projektowanego km 3+600 do projektowanego km 13+782 węzeł Zakręt.

Planowana inwestycja polega na budowie drogi po całkowicie nowym śladzie.

W ramach opiniowanej inwestycji przewiduje się: budowę drogi ekspresowej (klasa S) o długości ok. 10,182 km wraz z drogami dojazdowymi i obsługującymi, budowę węzłów drogowych, budowę obiektów inżynierskich, budowę bądź przebudowę skrzyżowań, wiaduktów, przebudowę fragmentów istniejącego układu drogowego, budowę urządzeń ochrony środowiska i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz przebudowę i usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Podstawowe parametry projektowe układu drogowego drogi głównej to:

- klasa techniczna – S,
- prędkość projektowa –  $V_p = 100$  km/h,
- prędkość miarodajna –  $V_m = 110$  km/h,
- kategoria ruchu - KR6,
- liczba jezdni – 2,
- liczba i szerokość pasów ruchu jezdni – 4/3,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m,
- pobocza gruntowe – 2,2 m;

Droga Wojewódzka nr 637:

- klasa techniczna – G,
- prędkość projektowa –  $V_p = 60$  km/h,
- prędkość miarodajna –  $V_m = 80$  km/h,
- kategoria ruchu – KR4,
- szerokość pasa ruchu jezdni – 3,5 m,
- liczba jezdni – 1,
- liczba pasów ruchu jezdni – 2,
- pobocza gruntowe – 1,0 m;

Droga Wojewódzka nr 638:

- klasa techniczna – G,
- prędkość projektowa –  $V_p = 60$  km/h,
- prędkość miarodajna –  $V_m = 80$  km/h,
- kategoria ruchu – KR4,
- liczba jezdni – 1,
- liczba pasów ruchu jezdni – 2,
- liczba i szerokość pasa ruchu jezdni – 3,0 m
- pobocza gruntowe – 1,5 m,

ul. 1-go Praskiego Pułku:

- klasa techniczna – Z,
- prędkość projektowa –  $V_p = 50$  km/h,
- prędkość miarodajna –  $V_m = 60$  km/h,
- kategoria ruchu – KR2,
- liczba jezdni – 1,
- liczba pasów ruchu jezdni – 2,
- liczba i szerokość pasa ruchu jezdni – 3,5 m
- pobocza gruntowe – 1,0 m.

Na analizowanym odcinku (w Wariancie 3) projektuje się następujące węzły drogowe oraz zjazdy techniczne:

- o Zjazd techniczny „Poligon” na połączeniu z ul. gen. A. Chruściela „Montera” przeznaczony tylko dla potrzeb wojska (droga klasy D),
- o Węzeł „Rembertów” – na przecięciu z ul. Okuniewską (DW 637) (droga klasy G).

W przypadku wariantów realizacyjnych 1, 2, 5 i 8 rozpatrywano również Węzeł „Wesoła” na przecięciu z ul. 1-go Praskiego Pułku (droga klasy Z).

Wniosek Inwestora o wydanie decyzji środowiskowej dotyczy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia według Wariantu 3 („Zielony”, przebieg „Zachodni”). Ten wariant został wybrany przez Inwestora jako optymalny i wpisany do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

Przedmiotowa inwestycja w początkowej części (we wszystkich rozpatrywanych wariantach) zlokalizowana jest w przeważającej części w terenie leśnym, niezabudowanym. W rejonie Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy projektowana trasa drogowa przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie oraz przez tereny zabudowane (głównie tereny zabudowy jednorodzinnej).

Poprowadzenie trasy szybkiego ruchu w nowym śladzie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej wprowadza znaczące zmiany w dotychczasowym zagospodarowaniu terenu i w środowisku, co może powodować liczne uciążliwości (dotychczas niewystępujące w takim stopniu) oraz ponadnormatywne negatywne oddziaływania na zdrowie i życie mieszkańców (szczególnie terenów zlokalizowanych najbliżej planowanej trasy).

Z przedłożonej do opinii dokumentacji wynika, że przeanalizowano 8 wariantów przedsięwzięcia będących kombinacją trzech podstawowych lokalizacji przebiegu trasy drogowej (oznaczone kolorami: czerwony, niebieski, zielony, częściowo się pokrywające). Przeanalizowano też różne warianty rozwiązań technicznych trasy drogowej (w tym opcje poprowadzenia drogi w tunelu, wykopie lub na powierzchni terenu w rejonie Dzielnicy Wesoła).

Dla ww. wariantów przedsięwzięcia została przeprowadzona wielokryterialna analiza porównawcza umożliwiająca wybór wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska.

Do wystąpienia przedłożono m.in. dokument o tytule „Analiza wielokryterialna dostosowana do analizowanego odcinka Wschodniej Obwodnicy Warszawy”. W opracowaniu opisano oraz przedstawiono wyniki przeprowadzonej wielokryterialnej analizy AHP dotyczącej wariantów przedmiotowego przedsięwzięcia. Wyniki wskazują, że jako najkorzystniejszy dla środowiska najwyżej oceniono wariant/ podwariant W2C, W1C i W2A. Wariant W3 uzyskał piątą notę. Jest to ocena w zakresie przyjętych 14 kryteriów oraz przypisanych im wag.

Rekomendowany przez Inwestora do określenia w decyzji środowiskowej jest wariant 3 („zielony”), który wg wyjaśnień uwzględnia dodatkowo aspekty techniczne oraz finansowo-ekonomiczne.

Należy podkreślić, że Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie przy opiniowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma podstaw formalno-prawnych do analizy czynników niepodlegających jego kompetencji.

Z punktu widzenia warunków higieniczno-sanitarnych i ochrony zdrowia ludzkiego tereny zabudowy mieszkaniowej oraz mające pośredni wpływ na zdrowie ludzkie (np. tereny ujęć wody pitnej), zlokalizowane w sąsiedztwie trasy drogowej są newralgiczne i powinny podlegać szczególnej ocenie i ochronie.

Kluczowe znaczenie ma kwestia optymalnego zabezpieczenia ww. terenów przed negatywnymi oddziaływaniami w zakresie hałasu, drgań, zanieczyszczenia powietrza oraz gospodarki odpadami i gospodarki wodno-ściekowej, zarówno w fazie eksploatacji, jak i realizacji przedsięwzięcia.

W *Raporcie* przeanalizowano wpływ projektowanej trasy drogowej na poszczególne komponenty środowiska i zdrowie ludzkie.

Projektowana trasa drogowa według sporządzonych prognoz ruchu będzie się charakteryzowała występowaniem bardzo wysokich natężeń ruchu.

Należy zwrócić uwagę, że sporządzone prognozy ruchu (na lata 2020 i 2035), służące przede wszystkim do określenia negatywnych oddziaływań trasy drogowej na środowisko oraz stwierdzenia potencjalnych przekroczeń standardów jakości środowiska, zostały opracowane m.in. w oparciu o wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r. (GPR2010). Biorąc pod uwagę termin opracowania Raportu (kwiecień 2017 r.) należałoby oprzeć się na już dostępnych wynikach GPR 2015. Ewentualnie odnieść się do różnic w wynikach badań, jeśli sporządzone wg GPR 2015 prognozy ruchu byłyby zbliżone.

Jednym z głównych, a zarazem najbardziej odczuwalnych negatywnych oddziaływań przedmiotowej trasy drogowej będzie emisja hałasu komunikacyjnego (drogowego).

W przedłożonym *Raporcie* omówiono wyniki przeprowadzonych analiz akustycznych oraz przedstawiono wnioski i zalecenia w zakresie niezbędnych działań i zabezpieczeń akustycznych.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych (w oparciu o sporządzone prognozy natężeń ruchu), wynika że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku mogą osiągnąć wartości rzędu 13,0 - 15,0 dB w porze dziennej i 13,0 - 14,2 dB w porze nocnej, praktycznie we wszystkich wskazanych wariantach lokalizacyjnych.

Z przedłożonego Raportu wynika konieczność zastosowania zabezpieczeń akustycznych niwelujących ponadnormatywne negatywne oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie hałasu.

W *Raporcie* zaproponowano realizację ekranów akustycznych. Przeprowadzono analizy akustyczne z uwzględnieniem ekranów, z których wynika brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zestawienie projektowanych ekranów akustycznych przedstawiono w *Raporcie* w rozdziale 10.2 oraz w załącznikach graficznych.

Oceniane przedsięwzięcie może negatywnie wpływać na wody podziemne w tym potencjalnie zagrażać warstwom wodonośnym i ujęciom wody zlokalizowanym wzdłuż projektowanej trasy (rejon Wesołej i Sulejówka).

W rejonie ujęć wody pitnej bezwzględnie należy zapewnić szczelne systemy odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza te obszary, nie należy stosować infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe, a na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zwrócić uwagę na konieczność skutecznego zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem gruntów i wód. W pobliżu ww. terenów nie należy lokalizować baz/zapleczy budowlanych oraz magazynów materiałów budowlanych itp.

W fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia należy zastosować wszelkie możliwe środki organizacyjne i techniczne w celu maksymalnego zniwelowania i ograniczenia ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko.

Po zrealizowaniu inwestycji należy bezwzględnie wykonać analizę porealizacyjną obejmującą pomiary hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, w sąsiedztwie przedmiotowej drogi. W pomiarach akustycznych wykonywanych w ramach analizy porealizacyjnej należy uwzględnić lokalizacje gdzie, według wyników przeprowadzonej analizy akustycznej, poziomy hałasu wykazują wartości bliskie dopuszczalnym poziomom hałasu w środowisku.

W opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z uwagi m.in. na spodziewane przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Docelowe środki zabezpieczające powinny zostać określone na podstawie dodatkowej analizy akustycznej przeprowadzonej na etapie ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W projektowanych ekranach akustycznych należy przewidzieć możliwości techniczne ich przyszłego podwyższenia lub zamontowania dyfraktorów.

Niniejsza opinia została sporządzona w oparciu o przedłożoną do wydania opinii dokumentację, wiedzę własną organu oraz zgodnie z posiadanymi kompetencjami wynikającymi ściśle z ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1261).



Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny  
Marta Pawlak

**Otrzymują:**  
Adresat

**Do wiadomości:**  
Pan Tomasz Kwieciński - pełnomocnik Inwestora  
GDDKiA Oddział w Warszawie  
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa