



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WSI.403.252.2016.JM

BA
WIR
Proszę zwrócić uwagę na stronice w/w.

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Urząd Dzielnicy Wesoła
Wydział Organizacyjny dla Dzielnicy Wesoła
wpłynęło 27.06.2016
Nr ilość zał.
Podpis

Warszawa, dnia 22 czerwca 2016 r.

Urząd m.st. Warszawy
Urząd Dzielnicy Wesoła
Wydział Infrastruktury dla Dzielnicy Wesoła
28.06.2016
WPLYNEŁO
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Urząd Dzielnicy Wesoła
Wydział Obsługi Mieszkańców dla Dzielnicy Wesoła
27.06.2016
WPLYNEŁO
Nr
Podpis

**Zastępca Burmistrza Dzielnicy Wesoła
Miasta Stołecznego Warszawy**
ul. 1 Praskiego Pułku 33
05-075 Warszawa Wesoła

dotyczy: wniosku z dnia 14.06.2016 r. znak: UD-XIV-WIR.7011.157.2016.APY (data wpływu do RDOŚ w Warszawie 20.06.2016 r.) o udostępnienie opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie dotyczącej 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).

Na podstawie art. 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie przesyła kserokopię następujących dokumentów:

1. Opinia sanitarna z Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego w Warszawie z dnia 29 lutego 2016 r. znak: ZS.9022.13.2016
2. Pismo Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego w Warszawie z dnia 31 marca 2016 r. znak: ZS.9022.13.2016 PN

Skan dokumentów został przekazany również na adresy e-mail:
wesola.sekretariat@um.warszawa.pl oraz kkaćprzak@um.warszawa.pl

z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
w Warszawie
Waldemar Merecz
Naczelnik Wydziału Zapobiegania i Naprawy Szkód
w Środowisku oraz Informacji o Środowisku i
Zarządzania Środowiskiem

- Otrzymują:
1. Adresat;
 2. aa.

PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY W WARSZAWIE

WOJEWODZKA STACJA SANITARNO - EPIDEMIOLOGICZNA W WARSZAWIE

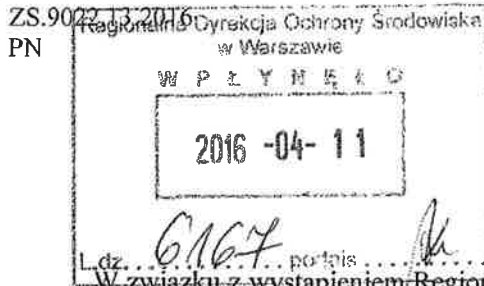
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa, NIP: 527-020-98-30, REGON 000291799

Centrala: (022) 620 90 01/06; 654 79 21/24; Dyrektor: tel. (022) 620 37 19

www.wsse.waw.pl; e-mail: sekretariat@wsse.waw.pl



Warszawa 31 marca 2016 r.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa

W związku z wystąpieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie - pismo z dnia 21.03.2016 r., znak: WOOŚ-II.4200.20.2015.TR.10 - dotyczącym złożenia wyjaśnień do opinii sanitarnej z dnia 29.02.2016 r., znak: ZS.9022.13.2016, wydanej 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)”, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie odnosi się do kwestii poruszonych w piśmie, jak na wstępie, w sposób następujący:

- 1) Czy opinia dotyczy wariantu „3” przedmiotowej inwestycji i czy określone w sentencji stanowiska Inspektora warunki odnoszą się do tego rozwiązania projektowego?
 - Przedmiotowa opinia sanitarna dotyczy wariantu „3” - zgodnie z wystąpieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o opinię sanitarną i przedłożoną dokumentacją (w tym wnioskiem Inwestora o wydanie decyzji środowiskowej dla danego przedsięwzięcia wg wariantu „3”).
- 2) Czy stanowisko organu jest pozytywne czy też negatywne względem wariantu „3” przedmiotowej drogi?
 - Uwarunkowania określone w opinii sanitarnej z dnia 29.02.2016 r., znak: ZS.9022.13.2016 r., dotyczą wariantu „3”. W przypadku realizacji rozpoznawanego odcinka drogowego, wg wariantu „3”, należy bezwzględnie spełnić uwarunkowania środowiskowe podane w sentencji opinii sanitarnej jw.
- 3) Czy ostateczne stanowisko Inspektora w sprawie uzależnione jest od podjęcia przez Regionalnego Dyrektora lub inwestora jakichś czynności (uwzględnienia uwag z sentencji opinii)?
 - Wystąpienie o opinię sanitarną dotyczyło preferowanego przez Inwestora wariantu „3” Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17. Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie stwierdził, że informacje w niej zawarte nie pozwalają na jednoznaczną ocenę, czy realizacja przedmiotowej inwestycji w wariantcie nr „3” jest najkorzystniejsza z punktu widzenia ochrony zdrowia i życia ludzkiego. W związku z powyższym, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w opinii sanitarnej wydanej w toku postępowania administracyjnego wniósł dodatkowe uwagi, określone w punkcie 1 i punkcie 2, które powinny być uwzględnione przez organ upoważniony do wydania decyzji w sprawie, przed ostatecznym wyborem wariantu lokalizacyjnego i technicznego przebiegu trasy.

Do wiadomości:

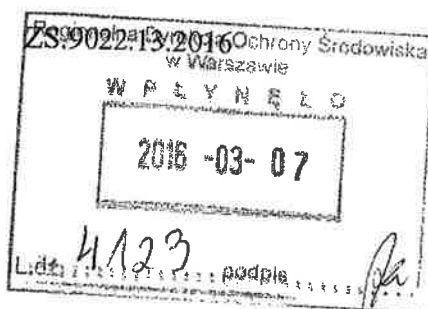
Pan Tomasz Kwieciński - pełnomocnik Inwestora
GDDKiA Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa

ZASTĘPCA
PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO
INSPEKTORA SANITARNEGO
w Warszawie

Kazimierz Rakocki



Warszawa, dn. 29 lutego 2016 r.



P.T. Radziejewski
07.03.2016

4001

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa

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 (Dz. U. z 2015 r., poz. 1412), 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) oraz art. 35 § 5 i art. 36 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23), w związku z wystąpieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, przy piśmie z dnia 19.11.2015 r., znak: WOOŚ-II.4200.20.2015.TR.7, 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)”, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie

opiniuje

ww. przedsięwzięcie z następującymi uwagami i uwarunkowaniami:

• uwagi:

1. Należy szczegółowo przeanalizować możliwość poprowadzenia przedmiotowej trasy w tunelu, w sąsiedztwie zabudowy chronionej w Dzielnicy Wesoła (tj. od km ok. 9+700 do km ok. 11+100 lub od km ok. 9+700 do km. ok. 10+600 - w zależności od wariantu) – oraz wynikające z takiego rozwiązania wszystkie możliwe negatywne oddziaływania na zdrowie i życie ludzkie. Zalecenie dotyczy zarówno wariantu wschodniego - „czerwonego” (1, 2, 5, 8), jak i zachodniego - „zielonego” (3, 4, 6, 7).
2. Należy szczegółowo przeanalizować możliwość występowania konfliktów społecznych przy realizacji danej Inwestycji i określić wszelkie możliwe sposoby ich ograniczenia i niwelowania.

• uwarunkowania środowiskowe:

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. 6⁰⁰ do 22⁰⁰).
- 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 ew. działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska.
 - Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych) należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych.
2. Na dalszym etapie projektowania należy zoptymalizować rozwiązania drogowe w zakresie węzłów w kontekście negatywnych oddziaływań na zdrowie i życie ludzkie (w tym. emisja hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza, gospodarki odpadami i gospodarki wodno-ściekowej), w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.
 3. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia niezbędne jest wykonanie ponownej oceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem wszystkich szczegółowych informacji dostępnych na bardziej zaawansowanym etapie projektowania.
 4. Wszelkie niezbędne działania i rozwiązania techniczne w zakresie minimalizowania potencjalnych negatywnych oddziaływań przedmiotowej trasy drogowej na zdrowie i życie ludzi należy określić w zależności od wyników przeprowadzonych ponownych analiz środowiskowych na ww. etapie (w tym m.in. określenie lokalizacji i parametrów technicznych ekranów akustycznych, poprowadzenie trasy w tunelu).
 5. Po zrealizowaniu inwestycji, niezbędne będzie opracowanie analizy porealizacyjnej obejmującej pomiary kontrolne w zakresie poziomu hałasu. Pomiary hałasu powinny obejmować tereny podlegające ochronie akustycznej w sąsiedztwie przedmiotowej drogi, w tym w szczególności tereny dla których wykazano w analizach akustycznych możliwość wystąpienia nieznacznych przekroczeń lub wyniki są zbliżone do wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
 6. 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), rozważyć wykup i zmianę sposobu użytkowania budynków bądź ustanowić obszar ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 19.11.2015 r., znak: WOOŚ-II.4200.20.2015.TR.7, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie 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.:

- kserokopię wniosku Inwestora z dnia 02.07.2015 r. o wydanie decyzji środowiskowej;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwany w treści opinii *Raportem*), wraz z załącznikami, opracowany przez firmę Jacobs Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie;
- uzupełnienia do ww. *Raportu*.

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zwrócił się w ww. wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o wydanie opinii na etapie przeprowadzania procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Decyzja środowiskowa jest niezbędna Inwestorowi do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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).

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.

Planowany odcinek drogi ekspresowej S-17 będzie elementem obwodnicy Warszawy - łączącym prowadzącą w kierunku północno-wschodnim drogę S-8 (węzeł „Drewnica”) z biegnącą na wschód drogą S-2 (węzeł „Zakręt”). Jego realizacja ma pozwolić na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszary zwartej zabudowy miejskiej, zmniejszenie obciążenia dróg w rejonie Żąbek, Zielonki i Wesołej, poprawy warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji 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).

Jak wynika z *Raportu* dla ww. wariantów przedsięwzięcia została przeprowadzona wielokryterialna analiza porównawcza umożliwiająca wybór wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska. Rekomendowany przez Inwestora do określenia w decyzji środowiskowej jest wariant 3 („zielony”).

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
- liczba i szerokość pasów ruchu jezdni – $4/3 \times 3,5$ m
- liczba jezdni – 2
- szerokość pasa awaryjnego - 2,5 m
- kategoria ruchu - KR6;

Drogi Wojewódzkiej nr 637:

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

Drogi Wojewódzkiej nr 638:

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

Na analizowanym odcinku 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),
- o Węzeł „Wesoła” na przecięciu z ul. 1-go Praskiego Pułku (droga klasy Z) – tylko w wariantach 1, 2, 5, 8.

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 może powodować ponadnormatywne negatywne oddziaływania na zdrowie i życie mieszkańców, szczególnie terenów zlokalizowanych najbliżej planowanej trasy.

Z punktu widzenia warunków higieniczno-sanitarnych i ochrony zdrowia ludzkiego tereny zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie trasy drogowej są newralgiczne i powinny podlegać szczególnej ocenie.

W takiej sytuacji kluczowe znaczenie ma kwestia optymalnego zabezpieczenia terenów chronionych (mieszkalnych) 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 przewidywań będzie się charakteryzowała występowaniem bardzo wysokich natężeń ruchu.

Jednym z głównych a zarazem najbardziej odczuwalnych na co dzień negatywnych oddziaływań przedmiotowej trasy drogowej będzie emisja hałasu komunikacyjnego. Z przeprowadzonych w *Raporcie* analiz akustycznych, w oparciu o przewidywane prognozy natężeń ruchu, wynika że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku mogą osiągnąć wartości rzędu 13-15 dB, zarówno w porze dziennej, jak i porze nocnej, praktycznie we wszystkich wskazanych wariantach lokalizacyjnych.

Z przedłożonego Raportu wynika konieczność zastosowania ekranów akustycznych w związku z przewidywanymi przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zestawienie projektowanych ekranów akustycznych przedstawiono w *Raporcie*, jego załącznikach graficznych oraz jego uzupełnieniach.

Docelowa lokalizacja oraz parametry techniczne przewidzianych do realizacji ekranów akustycznych powinny zostać określone na późniejszych etapach projektowych. Kluczowe znaczenie będą mieć analizy akustyczne przeprowadzone w oparciu o szczegółowe dane projektowe trasy drogowej oraz wszelkie niezbędne dodatkowe informacje.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że po zastosowaniu zaproponowanych ekranów akustycznych nie wystąpią ponadnormatywne poziomy hałasu w środowisku.

Przy tak wysokich, spodziewanych przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, ich ograniczenie do poziomów normatywnych może być niemożliwe do uzyskania za pomocą typowych ekranów akustycznych. W warunkach rzeczywistych skuteczności ekranów akustycznych $\Delta LA > 12$ dB są trudne do uzyskania.

W *Raporcie* nie wyjaśniono szczegółowo dlaczego zrezygnowano z przeprowadzenia analiz środowiskowych dla preferowanego wariantu 3 w opcji z wykopem lub tunelem.

W rejonie intensywnej zabudowy mieszkaniowej w Dzielnicy Wesoła, w celu wyeliminowania negatywnych uciążliwości w zakresie emisji hałasu z ocenianej trasy drogowej najskuteczniejszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie drogi w tunelu. Takie rozwiązanie może mieć też dużą skuteczność w zakresie eliminacji oddziaływań skumulowanych hałasu od istniejących układów komunikacyjnych (w tym linii kolejowej) oraz minimalizacji negatywnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne. W przypadku zagospodarowania terenu nad tunelem na funkcje rekreacyjne może to zniwelować w dużym stopniu negatywne efekty rozdzielania przez projektowaną trasę powiązań funkcjonalno-przestrzennych i społecznych terenów zurbanizowanych.

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).

Z *Raportu* wynika, iż na całej długości projektowanej trasy prognozowane są przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej w wodach opadowych. Z tego względu występuje konieczność ich podczyszczenia oraz ograniczenia infiltracji. Z uwagi zaś na przewidywane stężenia chlorków w wodach odpływających z drogi, w rejonach szczególnie wrażliwych/chronionych (rejon ujęć wody w Sulejówku i Wesołej) nie powinny one być kierowane do stawów infiltracyjnych. Należy ograniczyć infiltrację poprzez uszczelnienie rowów oraz zbiorników retencyjnych i/lub odprowadzenie wód systemem kanalizacji poza strefę spływu wód podziemnych do tych ujęć.

W związku z powyższym w przypadku realizacji trasy należy zwrócić szczególną uwagę na rozwiązania gwarantujące maksymalne ograniczenie negatywnych oddziaływań w tym zakresie. Na terenach szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego należy zaprojektować szczelny system odwodnienia.

Z uwagi na skalę i zakres przedsięwzięcia oddziaływania w fazie jego realizacji mogą być mocno odczuwalne i negatywnie wpływać na zdrowie ludzkie w stosunkowo długim okresie czasu. W związku z tym należy zastosować wszelkie możliwe środki organizacyjne i techniczne

w celu maksymalnego zniwelowania i ograniczenia ponadnormatywnych oddziaływań na otoczenie.

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, wg wyników przeprowadzonej analizy akustycznej, poziomy hałasu wykazują wartości bliskie dopuszczalnym poziomom hałasu w środowisku.

W zależności od wyników analizy, w przypadku wykazania, mimo zastosowanych zabezpieczeń, przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, konieczne będzie zastosowanie dodatkowych działań i rozwiązań technicznych (np. zaprojektowanie dodatkowych lub zmianę parametrów zrealizowanych ekranów akustycznych, zastosowanie dyfraktorów akustycznych), rozważenie wykupu i zmiany sposobu użytkowania budynków lub ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jakim jest budowa trasy szybkiego ruchu po nowym śladzie, poprowadzona przez tereny do tej pory leśne, rekreacyjne oraz częściowo w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy chronionej może powodować wystąpienie sprzeciwów i poważnych konfliktów społecznych. Przy danej inwestycji mają one miejsce od wielu lat. Po przeanalizowaniu dokumentacji należy stwierdzić, że analiza możliwych konfliktów społecznych oraz sposoby ich minimalizacji są potraktowane ogólnie i niedostatecznie. Temat jest w dużym stopniu ograniczony do stwierdzenia faktów, bez wyciągnięcia wniosków i zaproponowania konkretnych rozwiązań w zakresie ograniczenia potencjalnych konfliktów społecznych.

W przedłożonym *Raporcie* omówiono analizę wielokryterialną, która posłużyła do wyboru najkorzystniejszego wariantu przedmiotowej drogi. Analiza ta budzi pewne wątpliwości w zakresie przyjętych kryteriów i ich wag.

Z punktu widzenia kompetencji organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej (ocena wpływu przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzkie oraz spełnienie wymagań higieniczno-sanitarnych), do wyboru ostatecznego najkorzystniejszego wariantu przedsięwzięcia, rozpatrywane powinny być kwestie środowiskowe, wpływ przedsięwzięcia na zdrowie ludzkie i aspekty społeczne - tym problemom należy przypisać najwyższą wagę.

Po szczegółowej analizie przedłożonej dokumentacji należy stwierdzić, że nie można na jej podstawie jednoznacznie określić, który z wariantów jest najkorzystniejszym ze względu na najmniejszy wpływ na zdrowie i życie ludzkie. Wobec powyższego na danym etapie żaden z

opisanych wariantów nie może uzyskać pełnej akceptacji Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.

W opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie przed dokonaniem ostatecznego wyboru lokalizacji trasy drogowej należy ponownie szczegółowo przeanalizować możliwość poprowadzenia jej w tunelu, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w Dzielnicy Wesoła (tj. od km ok. 9+700 do km ok. 11+100 lub od km ok. 9+700 do km. ok. 10+600 - w zależności od wariantu). Dotyczy to również wariantu wskazanego przez Inwestora jako najkorzystniejszy tj. 3 („zielony”). Przeprowadzić analizy uwzględniające wszelkie możliwe negatywne oddziaływania na zdrowie i życie ludzkie (zwłaszcza emisję hałasu, drgań, zanieczyszczeń powietrza i oddziaływania na istniejące źródła wody pitnej).

W analizach należy uwzględnić wszelkie możliwe negatywne oddziaływania na zdrowie i życie ludzkie (zwłaszcza emisję hałasu, drgań i oddziaływania na istniejące źródła wody pitnej).

Należy przeprowadzić szczegółową analizę konfliktów społecznych związanych z poprowadzeniem trasy drogowej w ww. lokalizacjach w opcji z tunelem.

Przy wyborze ostatecznego wariantu trasy drogowej należy wziąć pod uwagę także skalę wyburzeń zabudowy mieszkalnej oraz liczbę ludności zagrożonych ponadnormatywnym oddziaływaniem w zakresie emisji hałasu, drgań i zanieczyszczenia powietrza.

Należy podkreślić, że Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie przy opiniowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma podstaw do analizy czynników nie podlegających jego kompetencji. 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 (Dz. U. z 2015 r., poz. 1412).

Reasumując po przeprowadzeniu szczegółowej analizy przedłożonej dokumentacji oraz posiadanych akt sprawy Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w sentencji niniejszej opinii określił uwarunkowania środowiskowe do realizacji ocenianego przedsięwzięcia, jednak uznaje że dla pełnej oceny potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia oraz porównania poszczególnych wariantów i wybrania najkorzystniejszego z nich należy uwzględnić wymienione w sentencji uwagi.

Otrzymują:

Adresat

Do wiadomości:

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

ZASTĘPCA
PAŃSTWOWEGO WOJEWÓDZKIEGO
INSPEKTORA SANITARNEGO
w Warszawie

Kazimierz Rakocki