



**PAŃSTWOWY POWIATOWY
INSPEKTOR SANITARNY
w STAROGARDZIE
GDAŃSKIM**

Urząd Gminy Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9, 83-200 Starogard Gdański

2021-08-11

11560/2021



144083

Starogard Gdański, 09.08.2021 r.

ZNS.9022.6.2021.EB.6

**Wójt Gminy Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9
83-200 Starogard Gdański**

OPINIA

Na podstawie art. 3 i art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 195), art. 78 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 03 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 2021 r., poz. 247 ze zm.) oraz art. 106 § 1 Kpa, **Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim**, po rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Starogard Gdański, nr PPN.6220.5.2020 z dnia 21.07.2021 r. (data wpływu 22.07.2021 r.) w sprawie wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantcie V” z wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku

wyraża

przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantcie V, następującą opinię:

1. **Zamierzeniem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantcie V.**
2. **W celu zapewnienia odpowiednich warunków higienicznych i zdrowotnych oraz ochrony środowiska w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, należy zastosować rozwiązania eliminujące uciążliwe oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi, ograniczające je do terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny, poprzez stosowanie się m.in. do następujących zasad (w tym zapisów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko):**
 - a) **na etapie realizacji:**
 - zorganizować plac budowy oraz wykonywać prace budowlane zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi, wytycznymi, normami, uzgodnieniami branżowymi, sztuką inżynierską oraz przepisami BPH,
 - do budowy wykorzystywać materiały budowlane posiadające atesty bądź świadectwa dopuszczenia tzn. nie wpływające negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi,
 - urządzenia stosowane przy budowie winny spełniać przedstawione kryteria dotyczące ich mocy akustycznej, wynikające z rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska,
 - używany sprzęt budowlany winien być sprawny i wydajny, a dodatkowo właściwie eksploatowany i konserwowany,
 - wszystkie używane do budowy materiały, paliwa, woda, energia i urządzenia, wykorzystywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk

- materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami,
- zastosować materiały wysokiej jakości oraz optymalne technologie wykonania nawierzchni drogowej,
 - prace drogowe na terenach oraz w pobliżu zabudowy mieszkaniowej przeprowadzać wyłącznie w porze dziennej tj. od godz. 6.00 do 22.00,
 - utrzymywać na terenie budowy oraz zaplecza, porządek, np. dzięki: odpowiedniej ilości i lokalizacji pojemników na odpady oraz sanitariatów dla ekipy budowlanej,
 - w maksymalnym stopniu wykorzystać warstwę gruntu czynnego biologicznie, który na czas budowy złożyć w hałdach, a po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu,
 - ograniczać emisję pyłu poprzez: zwilżanie powierzchni terenu oraz materiałów sypkich składowanych na pryzmach (piasek), szczególnie w porze bezdeszczowej; w razie potrzeby stosować sztuczne bariery (np. parkany okalające plac budowy),
 - dla zapobieżenia zanieczyszczania powierzchni ulic, na które będą wyjeżdżać samochody z placu budowy, przewidzieć techniczne środki do oczyszczania kół, a przede wszystkim zmiatanie na mokro odcinka ulicy, na który wyjeżdżają samochody,
 - ekipę budowlaną wyposażać w sorbenty umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków ropopochodnych z pojazdów; w przypadku zanieczyszczonej gleby i ziemi, w przypadku identyfikacji skażenia, natychmiast usunąć zanieczyszczony materiał z miejsca powstania przez specjalistyczną firmę, która zajmie się jego unieszkodliwieniem,
 - w miarę możliwości zraszać obiekty w trakcie ich rozbiórki,
 - miejsca składowania odpadów dobrze zabezpieczyć przed: kontaktem z gruntem, rozwiewaniem oraz dostępem osób trzecich,
 - zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.), obejmujące m.in. prowadzenie selektywnej zbiórki odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych, magazynowanie ich w odpowiednich pojemnikach, przekazywanie wyspecjalizowanym jednostkom, posiadającym stosowne zezwolenia,
 - wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu prowadzić na terenie stałych baz wykonawcy lub specjalistycznych punktów serwisowych,
 - stosować przenośne kabiny ustępowe z zapewnieniem regularnego ich opróżniania przez specjalistyczny podmiot,

b) na etapie eksploatacji:

- ukształtować wzdłuż drogi zróżnicowany krajobraz, w którym znajdą miejsce różne formy roślinności (pasowe ciągi roślinności drzewiastej i krzewiastej, pojedyncze grupy drzew lub krzewów, pnącza czy mozaiki roślinności trawiastej),
- przed odpływem wód opadowych do odbiornika, w zależności od wielkości zlewni, warunków gruntowo-wodnych, wrażliwości odbiorników oraz zgodnie z wymaganym stopniem redukcji zanieczyszczeń poniżej stężeń zanieczyszczeń dopuszczalnych, do oczyszczania wód deszczowych zastosować: trawiaste rowy drogowe, studzienki z osadnikami, separatory – SEP,
- dla zabudowy, dla której stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zastosować zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych pochłaniających (ekrany w odcieniach zieleni); dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania winny być spełnione odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których będą wykonane (zaleca się, aby elementy projektowanych ekranów akustycznych wykonane były z materiałów charakteryzujących się następującymi wskaźnikami:
 - elementy płytowe – charakteryzujące się klasą izolacyjności od dźwięków powietrznych B3 i $DLR > 24$ dB,
 - elementy płytowe pochłaniające – charakteryzujące się klasą właściwości pochłaniających A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB, A4 i $DL\alpha > 11$ dB),
- wszystkie odpady powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zagospodarować zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2021 poz. 779 ze zm.),

- w ramach analizy porealizacyjnej przeprowadzić pomiary hałasu weryfikujące przyjęte założenia analizy akustycznej; dla wariantu V, w Raporcie wyznaczono następujące punkty pomiarowe, dla odcinków drogi zróżnicowanych pod względem natężenia ruchu oraz przebiegu (prosty odcinek drogi, łuk drogi):

- receptor nr 1 – km 0+010,
- receptor nr 8 – km 7+005;

pomiary we wskazanych punktach pozwolą ocenić prawidłowość przeprowadzonej analizy akustycznej oraz skuteczność zastosowanych zabezpieczeń;

- badania monitoringowe prowadzić na wybranych przejściach dla zwierząt; w Raporcie zaproponowano prowadzić monitoring przejść dla zwierząt w 1. i 3. roku po oddaniu inwestycji do użytkowania; monitoring rozpocząć rok po oddaniu drogi do użytkowania;
- prowadzić monitoring nasadzeń zieleni (drzew i krzewów) wprowadzonej wzdłuż pasa drogowego, przez okres 3. sezonów wegetacyjnych od momentu zakończenia wszystkich prac związanych z zakładaniem terenów zielonych.

c) na etapie likwidacji:

- uzyskać pozwolenie na rozbiórkę obiektu,
- opracować harmonogram rozbiórki i uzyskać pozwolenie na transport odpadów oraz ich zagospodarowanie bądź utylizację,
- prace rozbiórkowe i demontażowe wykonywać wyłącznie sprzętem o pełnej sprawności technicznej,
- prace rozbiórkowe wykonywać wyłącznie w porze dziennej,
- w miarę możliwości zraszać obiekty w trakcie ich rozbiórki,
- prowadzić właściwą gospodarkę odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.),
- wyposażyć ekipę rozbiórkową w sorbenty umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków ropopochodnych z pojazdów,
- wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu prowadzić na terenie stałych baz wykonawcy lub specjalistycznych punktów serwisowych.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

- określić dane techniczne charakteryzujące wpływ inwestycji na środowisko i jego wykorzystanie oraz wpływ na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie,
- przyjąć rozwiązania techniczne i technologiczne zapewniające dotrzymanie norm w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i innych mogących występować na terenie zakładu,
- wykazać, że przyjęte rozwiązania ograniczą lub wyeliminują negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane zgodnie z odrębnymi przepisami szczególnie,
- uwzględnić zapisy raportu oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia i rozwiązania w nim podane, między innymi:
 - zaprojektować odpowiednie urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe,
 - wzdłuż drogi zaprojektować różne formy roślinności (pasowe ciągi roślinności drzewiastej i krzewiastej, pojedyncze grupy drzew lub krzewów, pnącza czy mozaiki roślinności trawiastej),
 - dla zabudowy, dla której stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu zaprojektować ekrany akustyczne (ekrany w odcieniach zieleni), które winny spełniać odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których będą wykonane (zaleca się, aby elementy projektowanych ekranów akustycznych wykonane były z materiałów charakteryzujących się następującymi wskaźnikami:

- elementy płytowe – charakteryzujące się klasą izolacyjności od dźwięków powietrznych B3 i $DLR > 24$ dB,
- elementy płytowe pochłaniające – charakteryzujące się klasą właściwości pochłaniających A3 i $DL\alpha > 8$ do 11 dB, A4 i $DL\alpha > 11$ dB).

UZASADNIENIE

Do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim wpłynął wniosek Wójta Gminy Starogard Gdański, w sprawie wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantie V” z wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku. Do wniosku załączono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzony przez zespół autorów pod kierownictwem mgr inż. Anny Dąbrowskiej-Banach (data opracowania – 9 grudzień 2019 r.). Projektowana inwestycja polegać będzie na budowie, po nowym śladzie, odcinka drogi krajowej nr 22, stanowiącego obwodnicę Starogardu Gdańskiego o długości przekraczającej 10 km, wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Przedsięwzięcie sklasyfikowano według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 1839), jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 32.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze gminy miejskiej Starogard Gdański oraz gminy wiejskiej Starogard Gdański. Planowana inwestycja została ujęta w dokumentach strategicznych o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym. Opracowano 6 wariantów obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22, które różnią się przebiegiem trasy w planie oraz ilością obiektów inżynierskich. Warianty zaczynają się i kończą w odrębnych miejscach. Jest to spowodowane tym, iż na terenach, po których może przebiegać droga znajdują się tereny, na których zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa lub znajdują się zakłady przemysłowe. Obwodnica rozpoczyna się na drodze krajowej nr 22 przed Starogardem Gdańskim, w zależności od wariantu: w pobliżu granicy gminy wiejskiej i miasta (wariant I), w m. Rokocin (wariant II i IIA), w m. Sucumin (wariant III, IIIA i V), przebiega po południowej stronie miasta i kończy na drodze krajowej nr 22 za Starogardem Gdańskim, w terenie leśnym. W wariantie V przewiduje się możliwość etapowej realizacji inwestycji, tj. przekrój 1x2 oraz skrzyżowania zamiast węzłów.

Zakres prac budowlanych obejmie wykonanie robót drogowych, mostowych i branżowych, w tymo:

- budowę dwujezdniowej (warianty I, II, IIA, częściowo V) lub o przekroju 2+1 (warianty III, IIIA, częściowo V) drogi klasy Gp,
- budowę 4 węzłów drogowych w etapie docelowym (zakłada się etapowanie budowy węzła „Starogard Południe” – w etapie pierwszym przejazd drogowy różnopoziomowy, w etapie docelowym węzeł drogowy),
- przebudowę istniejących dróg w miejscach skrzyżowań z projektowaną trasą,
- budowę dróg lokalnych i dojazdowych,
- budowę obiektów inżynierskich, ścian oporowych, murów oporowych, przepustów,
- budowę urządzeń infrastruktury technicznej związanej z drogą,
- przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą.

Na czas realizacji inwestycji planuje się wykonanie objazdów tymczasowych. Większość robót wykonywana będzie mechanicznie.

Projektowana droga przebiega w otoczeniu zabudowy chronionej (zabudowa jednorodzinna, mieszkaniowo-usługowa, wielorodzinna, zagrodowa), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych i oświatowych oraz przez tereny zagospodarowane rolniczo i tereny leśne.

Realizacja inwestycji będzie skutkowała koniecznością wyburzenia budynków:

- wariant I - 22 budynki mieszkalne, 16 obiektów gospodarczych i 28 altanek,
- wariant II - 3 budynków mieszkalnych i 2 obiektów gospodarczych,
- wariant IIA - 4 budynków mieszkalnych i 1 obiektu gospodarczego,

- wariant III - 2 budynków mieszkalnych, 3 obiektów gospodarczych i 1 obiektu usługowego (niedawno zakończona budowa),
- wariant IIIA - 1 budynku mieszkalnego, 1 obiektu gospodarczego i 1 obiektu usługowego (niedawno zakończona budowa)
- wariant V - 1 budynku mieszkalnego, 1 obiektu gospodarczego i 1 obiektu usługowego (niedawno zakończona budowa).

Prace rozbiórkowe będą obejmowały także demontaż elementów infrastruktury drogowej i urządzeń towarzyszących. Realizacja obwodnicy wiąże się również z koniecznością przebudowy kolidujących urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą:

- linii elektroenergetycznych,
- oświetlenia,
- linii teletechnicznych,
- sieci wodociągowych, kanalizacyjnych i gazowych.

W ramach budowy drogi niezbędna będzie również budowa nowych urządzeń infrastruktury technicznej związanych z obsługą drogi:

- kanalizacji deszczowej wraz zespołami oczyszczającymi oraz zbiorniki retencyjne,
- zasilania elektroenergetycznego,
- oświetlenia drogowego,
- kanału technologicznego.

Przeprowadzona ocena wykazała, że najkorzystniejszy z punktu widzenia środowiska przyrodniczego jest wariant I, natomiast z punktu widzenia środowiska społecznego – wariant IIIA. Całościowe wyniki analizy wielokryterialnej w aspekcie przyrodniczo-społecznym wskazują, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant V.

Dla wybranego wariantu V zaprojektowano następujące urządzenia ochrony środowiska:

1. środowisko przyrodnicze:

- zastosowanie obustronnego wygradzenia drogi na całości trasy,
- budowa przejść dla zwierząt,
- wykonanie nasadzeń pasów zieleni naprowadzającej do przejść dla zwierząt,
- zastosowanie płotków naprowadzających płazy i małe ssaki na przejścia,
- wykonanie pełnej rekultywacji terenu po zakończeniu budowy,
- rozważenie wykonania przy wszystkich przejściach dla dużych i średnich zwierząt osłon antyolśnieniowych,

2. ochrona krajobrazu:

- w celu wkomponowania projektowanej trasy w istniejący układ krajobrazowy oraz uatrakcyjnienia jej pobraża przewiduje się zastosowanie odpowiednio zaprojektowanych pasów zieleni krajobrazowej, pełniących również funkcje ochronne (wiatro- i wodochronne, glebochronne, przegroda biotechniczna),

3. środowisko gruntowo-wodne:

- zaprojektowano urządzenia chroniące środowisko gruntowo-wodne w postaci: rowów trawiastych, osadników wirowych, studni osadnikowych, separatorów – przewidzianych dla separacji piasku, szlamu oraz węglowodorów ropopochodnych z wód opadowych spływających z korpusu drogi, studzienek z zasuwą, fragmentów kanalizacji deszczowej, zbiorników retencyjnych,
- na wylotach rowów drogowych zaprojektowano przegrody, w których odpływ można zamknąć np. poduszką sorbentową, balonem i powstrzymać ewentualny wyciek substancji szkodliwych, w tym węglowodorów ropopochodnych,
- w przypadku awarii przewiduje się działanie specjalnych służb; na wylotach zaprojektowano zamknięcia awaryjne (studzienki z zastawką Sz), które pozwolą zamknąć odpływ ewentualnych substancji niebezpiecznych uwolnionych w wyniku katastrof drogowych,

4. stan klimatu akustycznego – zabezpieczenia przeciwhałasowe terenów chronionych:

- ekrany akustyczne (ok. 762 m ekranów akustycznych o łącznej powierzchni 2286 m³); dzięki zastosowaniu ekranów akustycznych zapewniona zostanie ochrona akustyczna budynków mieszkalnych.

Istniejący układ komunikacyjny w Starogardzie Gdańskim, nie zapewnia płynnego przejazdu, co powoduje zwiększający się negatywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz na obszary przyległe do drogi. Przewidywany wzrost ilości pojazdów spowoduje dalsze utrudnienia w płynności ruchu oraz wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Wraz ze wzrostem natężenia ruchu i brakiem jego płynności w kolejnych latach, stan klimatu akustycznego w Starogardzie Gdańskim będzie się pogarszał, szczególnie jeśli decyzja o budowie obwodnicy nie będzie podjęta. Przedmiotowa inwestycja polega na budowie nowoczesnej drogi głównej ruchu przyspieszonego, powiązanej z istniejącym układem komunikacyjnym poprzez projektowane węzły. Obwodnica Starogardu przejmie funkcję drogi krajowej nr 22, w związku z czym odcinek istniejącej drogi krajowej nr 22 wyłączony przez obwodnicę stanie się drogą wojewódzką. Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego powinna znacząco przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu na analizowanej sieci drogowej.

Planowana inwestycja ma na celu:

- podniesienie sprawności istniejącego układu drogowego, a zwłaszcza przejazdu przez miasto poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi krajowej nr 22 na Obwodnicę,
- poprawę komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego zwłaszcza pojazdów ciężkich w centrum Starogardu Gdańskiego,
- zmniejszenie zużycia paliwa,
- zmniejszenie poziomu hałasu i spalin w centrum miasta,
- wzrost zainteresowania nowymi inwestycjami w rejonie obwodnicy.

Biorąc powyższe pod uwagę zaopiniowano jak w sentencji.

Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
w Starogardzie Gdańskim
Alicja Ćwiklińska

Otrzymują (za potwierdzeniem odbioru):

1. Wójt Gminy Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9
83-200 Starogard Gdański

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5
80-354 Gdańsk
2. aa