



POWIATOWA STACJA SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNA  
W ZAMBROWIE

18-300 Zambrów, ul. Obrońców Zambrowa 50

tel. sek. 86 276 30 70, fax. 86 276 30 72

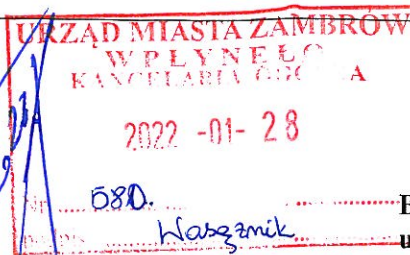
tel.w. 86 276 30 75 e-mail: psse.zambrow@pis.gov.pl

PAŃSTWOWY POWIATOWY  
INSPEKTOR SANITARNY

w Zambrowie  
18-300 Zambrów ul. Obrońców Zambrowa 50  
tel. 86 276 30 70, fax 86 276 30 72  
Woj. podlaskie

Zambrów, dnia 2022.01.27

NZ.7040.3.2022



Burmistrz Miasta Zambrów  
ul. Fabryczna 3  
18-300 Zambrów

OPINIA Nr 5/NZ/2022

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zambrowie działając na podstawie art. 64 ust.1 pkt 2 i 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 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.)<sup>1</sup>, w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 i 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku inwestora Burmistrza Miasta Zambrów ul. Fabryczna 3, 18-300 Zambrów z dnia 10.11.2021 r. przedłożonego przy piśmie Burmistrza Miasta Zambrów z dnia 13.01.2022 r. znak: GK.6220.2.2022 w sprawie wydania opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: **Budowa dróg gminnych: 01 KD-L, 02 KD-D, 03 KD-D wraz z przebudową skrzyżowania drogi gminnej 01 KD-L z Aleją Wojska Polskiego – drogą krajową nr 63 (droga klasy G), w rejonie ROD przy Długoborzu w Zambrowie, wraz budową kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej w w/w ulicach oraz rozbiórką i budową infrastruktury technicznej towarzyszącej**, w toczącym się postępowaniu przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

wyraża opinię  
o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia

UZASADNIENIE

W dniu 14.01.2022 r. (data wpływu wniosku) Pani Halina Brulińska Naczelnik Wydziału Gospodarki Komunalnej z upoważnienia Burmistrza Miasta Zambrów zwróciła się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zambrowie z wnioskiem w sprawie wydania opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: Budowa dróg gminnych: 01 KD-L, 02 KD-D, 03 KD-D wraz z przebudową skrzyżowania drogi gminnej 01 KD-L z Aleją Wojska Polskiego – drogą krajową nr 63 (droga klasy G), w rejonie ROD przy Długoborzu w Zambrowie, wraz budową kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej w w/w ulicach oraz rozbiórką i budową infrastruktury technicznej towarzyszącej, w toczącym się postępowaniu przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do pisma dołączono: wniosek inwestora, kartę informacyjną przedsięwzięcia, kopie map ewidencyjnych, Uchwała nr 139/XXV/2021 Rady Miasta Zambrów z dnia 23.03.2021 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Zambrów w rejonie ulicy Aleja Wojska Polskiego oraz południowej granicy miasta, graniczącej z rodzinnym Ogrodem Działkowym Pod Długoborzem, uproszczony wypis z rejestru gruntów.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zambrowie rozpatrując przedłożone dokumenty stwierdza, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na budowie: dróg gminnych 01 KD-L, 02 KD-D, 03 KD-D, wraz z przebudową skrzyżowania drogi gminnej 01 KD-L z Al. Wojska Polskiego - drogą krajową nr 63 (droga klasy G), w rejonie ROD przy Długoborzu w Zambrowie wraz z rozbiórką i budową infrastruktury technicznej.

Długość łączna opracowania wynosi około 2232,37 m.

- kanały sanitarne grawitacyjne, długość łączna opracowania wynosi około 1850,0 m
- rurociąg tłoczny z przepompowni sieciowej, długość łączna opracowania wynosi około 400,0 m
- przepompownie ścieków – sztuk 1 ( P1 )
- zasilanie elektryczne przepompowni sieciowej.

Elementy kanalizacji sanitarnej grawitacyjno – tłocznej obejmuje swym zakresem w/w ulice. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Zambrów, w powiecie zambrowskim, w województwie podlaskim.

Planowana inwestycja realizowana będzie w granicach istniejącego oraz nowoprojektowanego pasa drogowego. Szacunkowa powierzchnia terenu, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie inwestycyjne wynosi ok. 3,8ha. W wyniku realizacji projektu obecne wykorzystanie terenu częściowo nie ulegnie zmianie (pas drogowy drogi krajowej oraz droga dojazdowa do ogródków działkowych), a częściowo ulegnie zmianie, po zagospodarowaniu terenu o funkcjach pól uprawnych, na funkcje drogowe.

Inwestycja usytuowana jest w terenie niezabudowanym na obrzeżach miasta Zambrów (tereny rolnicze, teren przyległych ogródków działkowych). Główne kanały sanitarne grawitacyjne i rurociągi tłoczne, lokalizuje się w istniejących i projektowanych ciągach komunikacyjnych. Projektowane przyłącza kanalizacji sanitarnej projektuje się do każdej działki, których właściciele wyrazili konieczność przyłączenia. Budowa przyłączy kanalizacyjnych na posesjach prywatnych stanowi przedmiot odrębnego opracowania.

**Stan istniejący:** Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, powiecie zambrowskim, gminie Zambrów. Inwestycja zlokalizowana jest częściowo w pasie drogowym drogi krajowej nr 63 – działki należące do Skarbu Państwa i będące w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a pozostała część w projektowanych pasach drogowych dróg gminnych (realizacja inwestycji w oparciu o ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych).

Pas drogowy drogi krajowej w zakresie opracowania posiada szerokość 21,5-23,0m. W stanie istniejącym, na odcinku objętym opracowaniem, droga krajowa nr 63 przebiega przez teren miejski, na obrzeżach miasta Zambrów. Przedmiotowy odcinek drogi krajowej, przeznaczony do przebudowy przebiega w terenie niezabudowanym. Początek opracowania przyjęto w km 0+172,422, a koniec w km 0+172,807. Jedynie w rejonie początku opracowania, występuje luźna zabudowa usługowa. Na dalszym odcinku pas drogowy przylega do terenów niezagospodarowanych, stanowiących tereny zielone, łąki i pola.

W pasie drogowym zlokalizowana jest infrastruktura techniczna w postaci: sieci gazowej, sieci wodociągowej, sieci elektroenergetycznej napowietrznej nN, a także trasa ZUD nr t-57/19 dotycząca sieci telekomunikacyjnej. W rejonie zjazdu publicznego do drogi dojazdowej prowadzącej do ogródków działkowych, zlokalizowane są przepusty drogowe, przeznaczone do rozbiórki i budowy w zmienionej lokalizacji. Odwodnienie istniejącego odcinka drogi krajowej odbywa się powierzchniowo do obustronnych rowów przydrożnych trapezowych. W ramach opracowania przewiduje się rozbiórkę 3 istniejących przepustów drogowych i budowę przepustów w nowej lokalizacji.

Projektowany pas drogowy drogi gminnej 01KD-L posiada szerokość 13,1-18,3m. Projektowany odcinek drogi gminnej przebiega wzdłuż ogródków działkowych „ROD pod Długoborzem”, śladem istniejącej jezdni bitumicznej. Po stronie północnej zlokalizowane są pola uprawne. W projektowanym pasie drogowym zlokalizowana jest istniejąca infrastruktura techniczna w postaci sieci wodociągowej oraz sieci elektroenergetycznej napowietrznej nN ze słupami. Odwodnienie istniejącej w tym miejscu jezdni bitumicznej odbywa się powierzchniowo do istniejącego rowu przydrożnego zlokalizowanego po stronie północnej.

Pasy drogowe dróg 02KD-D oraz 03KD-D projektowane są na działkach gminnych, użytkowanych obecnie jako pola uprawne. Projektowana szerokość pasów drogowych wynosi 13,1-23,1m. W miejscu projektowanych dróg gminnych nie występuje żadna istniejąca infrastruktura techniczna.

W pasach drogowych projektowanych dróg zlokalizowane są elementy istniejącego zagospodarowania i infrastruktury technicznej przeznaczonej do rozbiórki i budowy, w postaci: linii napowietrznej elektroenergetycznej nN ze słupami w ilości 3 szt., linii kablowej telekomunikacyjnej, ogrodzeń kolidujących z przebiegiem drogi, drzewami przeznaczonymi do wycinki w ilości 133szt., sieci wodociągowej z hydrantami.

**Stan projektowany: Branża drogowa:** Zakresem opracowania objęto:

- budowę jezdni drogi krajowej o szer. 6,0-14,0m, o nawierzchni z betonu asfaltowego, na całej długości odcinka objętego opracowaniem, zgodnie z częścią graficzną opracowania,
- budowę jezdni ul. 01KD-L, 02KD-D oraz 03KD-D, o szer. 6,0m, o nawierzchniach z betonu asfaltowego, z jednostronnym (01KD-L) lub obustronnym (02KD-D, 03KD-D) ograniczeniem krawędzi jezdni krawężnikami,
- budowę ciągu pieszo-rowerowego o szer. 3,0m na terenie zabudowanym, wzdłuż drogi 01KD-L oraz o szer. 2,5m poza terenem zabudowanym, w pasie drogowym drogi krajowej, o nawierzchni z betonu asfaltowego
- budowę chodników o szer. 2,0m o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, wzdłuż ulic 02KD-D oraz 03KD-D
- budowę poboczy o szer. 1,0-1,5m z mieszanki kruszyw lub z płyt betonowych ażurowych
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni z kostki brukowej betonowej
- rozbiórkę i budowę rowów przydrożnych trapezowych wraz z przepustami pod zjazdami z rur PEHD Ø400
- rozbiórkę i budowę przepustów pod drogą.

Roboty rozbiórkowe wykonywane będą mechanicznie i ręcznie. Materiał z rozbiórki przewieziony zostanie do utylizacji lub przerobu wtórnego (recyklingu) poprzez specjalne firmy bądź na specjalne składowisko materiałów odpadowych.

### **Planowane parametry techniczne drogi krajowej:**

- klasa drogi: G
- obciążenie ruchem: KR5
- prędkość projektowa 60km/h
- prędkość miarodajna 80km/h
- istniejąca szerokość pasa drogowego: 21,50m – 23,00m
- długość projektowanego odcinka drogi: 385,00m
- projektowana szerokość jezdni drogi: 6,00m-14,00m
- projektowana szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 2,50m
- przekrój poprzeczny jezdni - daszkowy o spadku 2%
- przekrój poprzeczny ciągu pieszo-rowerowego - jednostronny o spadku 2% w kierunku rowu

### **Planowane parametry techniczne drogi gminnej 01KD-L:**

- klasa ulicy: L
- obciążenie ruchem: KR3
- prędkość projektowa: 30km/h
- projektowana szerokość pasa drogowego: 13,00-15,00m
- długość projektowanej ulicy: 1220,40m
- projektowana szerokość jezdni ulicy: 6,00m
- projektowana szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,00m
- przekrój poprzeczny jezdni - jednostronny o spadku 2%
- przekrój poprzeczny ciągu pieszo-rowerowego - jednostronny o spadku 2% w kierunku jezdni

### **Planowane parametry techniczne drogi gminnej 02KD-D:**

- klasa ulicy: D
- obciążenie ruchem: KR3
- prędkość projektowa: 30km/h
- projektowana szerokość pasa drogowego: 13,70-23,10m
- długość projektowanej ulicy: 317,32m
- projektowana szerokość jezdni ulicy: 6,00m
- projektowana szerokość chodnika: 2,00m
- przekrój poprzeczny jezdni - daszkowy o spadku 2%
- przekrój poprzeczny chodnika - jednostronny o spadku 2% w kierunku jezdni

### **Planowane parametry techniczne drogi gminnej 03KD-D:**

- klasa ulicy: D
- obciążenie ruchem: KR3
- prędkość projektowa: 30km/h
- projektowana szerokość pasa drogowego: 14,20m
- długość projektowanej ulicy: 309,65m
- projektowana szerokość jezdni ulicy: 6,0m
- projektowana szerokość chodnika: 2,00m

- przekrój poprzeczny jezdni - daszkowy o spadku 2% oraz jednostronny o spadku 2%
- przekrój poprzeczny chodnika - jednostronny o spadku 2% w kierunku jezdni

Szerokość projektowanego pasa drogowego zapewnia możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników drogi i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

### **Konstrukcja drogi krajowej:**

#### **– Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi krajowej:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 8cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P – 12cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 22cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem o C3/4 – 20cm
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej o wskaźniku CBR  $\geq$  20% o współczynniku filtracji  $k_{10} \geq 8\text{m/dobę}$  – 40cm

#### **– Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC5S – 4cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 15cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej o CNR – 15cm

#### **– Konstrukcja nawierzchni wyspy dzielącej:**

- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej – 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 5cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CNR – 23cm
- rozwiązania dolnych warstw konstrukcyjnych jak dla konstrukcji nawierzchni jezdni.

Jako obramowanie wysp dzielących zaprojektowano krawężniki kamienne o wymiarach 15x30x100cm na ławie z oporem z betonu C12/15 wyniesione na 12cm. Obramowanie ciągu pieszo-rowerowego stanowi obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x100cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4.

### **Konstrukcja dróg gminnych 01KD-L, 02KD-D, 03KD-D:**

#### **– Konstrukcja nawierzchni jezdni dróg gminnych:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – 4cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – 5cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P – 7cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 22cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej o wskaźniku CBR  $\geq$  20% o współczynniku filtracji  $k_{10} \geq 8\text{m/dobę}$  – 28cm
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki związanej cementem o C1,5/2,0 – 25cm

#### **– Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC5S – 4cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 15cm
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki związanej cementem o C1,5/2,0 – 10cm

#### **– Konstrukcja nawierzchni chodnika:**

- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej szarej – 8cm

- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 5cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 10cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej z kruszywem CNR – 10cm
- **Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych i indywidualnych:**
- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej czerwonej – 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 5cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 20cm
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki związanej cementem o C1,5/2,0 – 15cm
- **Konstrukcja poboczy kruszywowych:**
- warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem CNR – 15cm
- **Konstrukcja poboczy wzmocnionych:**
- płyta ażurowa betonowa 60x40cm – 8cm
- podsypka cementowo-piaskowa – 5cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 – 20cm
- warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki związanej cementem o C1,5/2,0 – 15cm

Jako ograniczenie jezdni zaprojektowano krawężniki betonowe o wymiarach 15x30x100cm na ławie z oporem z betonu C12/15 wyniesione na 12cm. Obramowanie ciągu pieszo-rowerowego oraz chodników stanowi obrzeże betonowe o wymiarach 8x30x100cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4.

Roboty rozbiórkowe wykonywane będą mechanicznie i ręcznie. Materiał z rozbiórki przewieziony zostanie do utylizacji lub przerobu wtórnego (recyklingu) poprzez specjalne firmy bądź na przeznaczone do tego składowisko materiałów odpadowych.

#### **Branża sanitarna:**

**Kanały sanitarne grawitacyjne.** Projektowane kanały sanitarne grawitacyjne są budowlą podziemną. Łączna długość kanałów grawitacyjnych wynosi ok.  $L = 1850,0\text{m}$ . Zajmowana pow. terenu przez kanały wraz ze studzienkami rewizyjnymi wynosi  $F = \text{ok. } 550,0\text{m}^2$ .

**Przepompownia ścieków.** Projektowana pompownia ścieków to podziemny obiekt zlokalizowany w studni. Na powierzchnię terenu wyprowadzone będą wyłącznie włązy od pompowni oraz tablice sterownicze, są to urządzenia, które nie emitują hałasu i jakichkolwiek zapachów. Powierzchnia zajmowana przez przepompownie ścieków P1 wynosi ok.  $\sum F = 2\text{m}^2$ .

**Rurociąg tłoczny.** Projektowany rurociąg tłoczny jest budowlą podziemną. Długość rurociągu tłoczego wynosi około ok.  $L = 400,0\text{m}$ . Zajmowana powierzchnia terenu przez przewód tłoczny wynosi ok.  $F = 80,0\text{m}^2$ .

**Przebudowa istniejącego uzbrojenia.** Sieci uzbrojenia terenu przeznaczone do przebudowy w zależności od miejsca występowania kolizji z projektowanym zagospodarowaniem drogowym: sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa.

W przypadku wystąpienia kolizji projektowanej sieci z istniejącą infrastrukturą, przebudowę istniejącego uzbrojenia w zakresie kolidującym z trasą projektowanej kanalizacji sanitarnej należy prowadzić przy zachowaniu parametrów sieci przebudowywanych. Powierzchnia terenu zajmowanego przez przebudowane sieci pozostanie taka sama jak sieci przed przebudową.

Inwestycja wymaga wycinki około 133 sztuki drzew kolidujących z inwestycją. Wśród drzew do wycinki nie ma drzew dziuplastych oraz z gniazdami ptaków. Do wycinki przewidzianych jest również około 605m<sup>2</sup> krzaków i podszyć rzadkich od 10% - 30% powierzchni, oraz podcięcie nawisających konarów drzew. Wycinkę drzew i krzaków planuje się wykonać na przełomie lutego i marca (oddzielne opracowanie). Budowa drogi będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków.

Odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wody do projektowanych rowów drogowych oraz za pośrednictwem przepustów poprzecznych pod drogą. Na wykonanie rowów przydrożnych oraz przepustów zostanie opracowany operat wodnoprawny do uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Zakres robót nie będzie negatywnie oddziaływał na działki i tereny sąsiednie.

Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest przyjęty do realizacji wariant związany z budową dróg gminnych 01 KD-L, 02 KD-D, 03 KD-D, wraz z przebudową skrzyżowania drogi gminnej 01 KD-L z Al. Wojska Polskiego- drogą krajową nr 63 (droga klasy G), w rejonie ROD przy Długoborzu w Zambrowie, wraz z rozbiórką i budową infrastruktury technicznej. Wpłynie to na poprawę stanu nawierzchni jezdni, zwiększenie przepustowości

drogi, poprawę płynności ruchu, poprawę bezpieczeństwa ruchu w tym zwłaszcza dla pieszych i rowerzystów, komfortu podróży. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się także do poprawy klimatu akustycznego w otoczeniu drogi. Ponadto poprawa odwodnienia poprzez wykonanie rowów przydrożnych znacząco wpłynie na funkcjonowanie drogi i jej odwodnienie. W związku z powyższym uznać można, że wariant proponowany przez Inwestora, zakładający budowę dróg gminnych 01 KD-L, 02 KD-D, 03 KD-D, wraz z przebudową skrzyżowania drogi gminnej 01 KD-L z Al. Wojska Polskiego- drogą krajową nr 63 (droga klasy G), w rejonie RÓD przy Długoborzu w Zambrowie, wraz z rozbiórką i budową infrastruktury technicznej jest wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, a jego realizacja zasadna i konieczna.

Wybrany wariant stanowi najlepszą dostępną technikę. Oznacza to, że przyjęte rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne są najlepsze i najnowocześniejsze z punktu widzenia celu, dla którego tworzony jest przedmiot inwestycji oraz najlepsze z punktu widzenia interesów ochrony środowiska przyrodniczego, w którym inwestycja będzie zlokalizowana. Termin prowadzenia prac, ze względu na brak występowania w sąsiedztwie obszarów chronionych (zwłaszcza siedlisk przyrodniczych), nie jest ściśle określony. Uzależniony jest od czasu uzyskania stosownych zezwoleń oraz środków finansowych (własnych i zewnętrznych).

Na etapie realizacji inwestycji będą wykorzystywane jedynie typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć materiały, surowce oraz paliwa takie jak np.: kruszywo łamane, kruszywo naturalne, piasek, cement, prefabrykaty betonowe, mieszanki mineralno-asfaltowe itp.

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu: koparki, spycharki, równiarki, samochody skrzyniowe bądź samowładowcze, walce drogowe, ubijaki spalinowe itp., który będzie zużywał paliwo w ilościach przewidzianych dla danego sprzętu.

Na etapie realizacji przewiduje się wykorzystanie m.in. następujących surowców, materiałów, paliw w szacunkowych ilościach: woda ~ 300,00m<sup>3</sup>, kruszywo naturalne ~ 3300,00ton, piasek ~ 2400,00m<sup>3</sup>, cement ~ 10,00ton, beton cementowy ~ 50,00m<sup>3</sup>, paliwa ~ 10000,00litrów.

Na etapie realizacji przewiduje się wprowadzenie do środowiska substancji w postaci przede wszystkim spalin pochodzących z silników maszyn i pojazdów pracujących podczas realizacji przedsięwzięcia w ilości wynikającej z normalnej ich eksploatacji, na etapie eksploatacji przewiduje się, że wprowadzanie do środowiska substancji w postaci spalin pochodzących z silników pojazdów poruszających się po drodze w ilości wynikającej z ich normalnej eksploatacji. Przewidziane do wykorzystania materiały budowlane będą musiały posiadać atesty bądź aprobaty techniczne dopuszczające je do zastosowania w budownictwie i nie będą wpływać negatywnie na środowisko bądź zdrowie ludzi. Ponadto na potrzeby realizacji projektu wykorzystywana będzie woda oraz paliwa napędowe niezbędne do pracy wykorzystywanego przy realizacji przedsięwzięcia sprzętu budowlanego. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt budowlany, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą wykorzystywane znaczne ilości materiałów, surowców, paliw czy też wody. Materiały, surowce wykorzystywane na etapie eksploatacji związane będą w głównej mierze z zimowym utrzymaniem obiektu. Będą to przede wszystkim środki zapobiegające oblodzeniu w postaci mieszanki piasku z solą, których wykorzystywana ilość jest trudna do oszacowania, gdyż uzależniona jest od panujących warunków atmosferycznych. Planowane przedsięwzięcie po jego wykonaniu nie będzie wymagało wykorzystywania i zabezpieczenia dodatkowych zasobów wody, paliw i energii oraz innych materiałów. Planowane przedsięwzięcie nie jest związane z wytwarzaniem energii elektrycznej lub ciepła, przesyłaniem i dystrybucją ciepła. Ponadto Inwestor nie planuje budowy, przebudowy lub znacznej modernizacji jednostki wytwórczej o mocy nominalnej cieplnej powyżej 20MW, sieci ciepłowniczej lub sieci chłodniczej.

## MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Obszar oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego realizacji nie będzie wykraczał poza granice terenu objętego robotami budowlanymi i ma on zasięg wyłącznie lokalny. Przewidywany lokalny zasięg oddziaływania (ograniczający się do terenów sąsiadujących z analizowaną inwestycją) nie będzie miał wpływu na środowisko poza granicami kraju. Poziom i rodzaj zanieczyszczeń oraz zastosowane rozwiązania techniczne umożliwiają zminimalizowanie oddziaływań w granicach działek objętych planowaną inwestycją.

Oddziaływanie transgraniczne wiąże się ze zjawiskiem migracji zanieczyszczeń z terenu danego kraju na obszar innych państw. Emitowane zanieczyszczenia przenoszone są głównie z masami powietrza i wodami płynącymi. Z uwagi na niewielki zakres oddziaływania przedsięwzięcia oraz znaczne oddalenie od granic państwa, nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, na etapie jej realizacji i eksploatacji i ewentualnej likwidacji.

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się na obszarze przyrodniczo chronionym. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Na terenie inwestycji oraz w zasięgu jej oddziaływania nie występują: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki

krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, inwestycja nie znajduje się w obszarze strefy chronionego krajobrazu oraz nie znajduje się w obszarze chronionym Natura 2000. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na siedliska i gatunki chronione, ze względu na jego charakter tzn. funkcja drogi publicznej.

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia polegającego na budowie dróg gminnych 01 KD-L, 02 KD-D, 03 KD-D, wraz z przebudową skrzyżowania drogi gminnej 01 KD-L z Al. Wojska Polskiego- drogą krajową nr 63 (droga klasy G), w rejonie ROD przy Długoborzu w Zambrowie, wraz z rozbiórką i budową infrastruktury technicznej, nie planuje się realizacji innych przedsięwzięć, które to mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Przeprowadza analiza KIP oraz oddziaływania wykazała, że eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie powodowała przekroczeń dopuszczalnych norm w zakresie emisji ze względu na wszystkie komponenty środowiska. W związku z powyższym spełnione będą wymagania ochrony środowiska w zakresie wszystkich jego elementów, a w szczególności hałasu, powietrza atmosferycznego, gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami.

W ocenie organu sanitarnego przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w niniejszej sprawie nie jest wymagane.

Organ ustalił, że charakter, lokalizacja i skala przedsięwzięcia stanowi uzasadnienie odstąpienia od nakładania obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Stanowisko w sprawie zostało podjęte po dokonaniu analizy uwarunkowań zawartych w art. 63 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 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.), rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, z uwzględnieniem jego skali i ich wzajemnych proporcji, powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowania się ich oddziaływań, wielkości zajmowanego terenu oraz wykorzystania zasobów naturalnych, emisji i występowania innych uciążliwości, ryzyka wystąpienia poważnej awarii.

Realizacja i funkcjonowanie obiektu zgodnie z przyjętymi nowoczesnymi rozwiązaniami techniczno-technologicznymi i założeniami opracowanej karty informacyjnej będzie zgodna z obowiązującymi przepisami prawa, nie powodując uciążliwości lub zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi.

**Jednocześnie należy nadmienić, iż organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej opiniuje planowane przedsięwzięcie wyłącznie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, natomiast nie ma kompetencji do ustalania jego usytuowania.**

## POUCZENIE

Na niniejszą opinię nie służy zażalenie.



Państwowy Powiatowy  
Inspektor Sanitarny w Zambrowie

Robert Orłowski

### Otrzymują:

1. Inwestor Burmistrz Miasta Zambrów ul. Fabryczna 3, 18-300 Zambrów
2. a/a
3. adresat

