



**WOJEWÓDZKA STACJA SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNA
W BIAŁYMSTOKU**

15-099 Białystok, ul. Legionowa 8
tel. sekr. (85) 732-70-22, (85) 740-85-41, centr. (85) 732-60-11, (85) 740-85-40,
fax. (85) 740-48-99, e-mail: sekretariat@wsse.bialystok.pl, www.wsse.bialystok.pl

Białystok, dnia 2015.05.20

NZ.0523.51.2015

PODLASKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR SANITARNY
w Białymstoku
15-099 Białystok, ul. Legionowa 8
sekr.tel. (85) 732-70-22, fax (85) 740-48-99
centr. tel. (85) 740-85-40

Prezydent Miasta Białegostoku

reprezentowany przez:

Pana Ryszarda Kowalczyka

prowadzącego działalność gospodarczą pn.:

ECOPLAN Ryszard Kowalczyk

45-010 Opole, ul. Szpitalna 3/9

OPINIA NR 194/NZ/2015

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku działając na podstawie art. 46 pkt 2, art. 54 ust. 1 i art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013r., poz. 1235 z późn. zm.)¹ oraz art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2011r., Nr 212, poz. 1263 z późn. zm.)² po zapoznaniu się z pismem Pana Ryszarda Kowalczyka - działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Białegostoku, z dnia 08.05.2015r. znak: ECP/U/33.5/2014, dot. zaopiniowania projektu „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

opiniuje pozytywnie projekt

„Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego”.

UZASADNIENIE

W dniu 13.05.2015r. (data wpływu pisma) Pan Ryszard Kowalczyk - działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Białegostoku zwrócił się do Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku z wnioskiem dotyczącym zaopiniowania projektu „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją stwierdza, iż celem opracowania „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego” jest kompleksowa analiza i diagnoza istniejącego systemu transportowego miasta Białystok oraz całego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego, a także określenie działań inwestycyjnych i organizacyjnych sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi transportu, które będą miały wpływ na poprawę dostępności obszaru funkcjonalnego w województwie podlaskim. Zawarte w dokumencie rozwiązania mają przyczynić się do:

- poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej obszaru funkcjonalnego ze szczególnym uwzględnieniem dojazdu do miejsc pracy, nauki, stref aktywności produkcyjnej, usługowej oraz komunikacji zbiorowej;
- stworzenia warunków dla sprawnego, efektywnego ekonomicznie i przyjaznego ekologicznie, ograniczającego uciążliwość dla środowiska, przemieszczania się osób oraz ładunków;
- stymulowania rozwoju gospodarczego i kształtowania ładu przestrzennego.

Załączona do wniosku prognoza oddziaływania na środowisko zawiera m.in. następujące wskazania mające na celu przeciwdziałanie potencjalnym negatywnym oddziaływaniom, wynikającym z ustaleń projektu „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego”, na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym ludzi:

- należy przeprowadzić inwentaryzację przyrodniczą przed ewentualnym przystąpieniem do realizacji inwestycji (rozbudowa linii kolejowej), w celu określenia faktycznych zasobów przyrodniczych występujących w rejonie planowanego przebiegu linii kolejowej;
- należy przeprowadzić wariantowanie ewentualnego przebiegu linii kolejowej obniżającego poziom zagrożenia (w pierwszej kolejności w odniesieniu do obszarowych form ochrony przyrody, z preferencją wykluczenia bezpośrednich kolizji z takimi obszarami);
- należy wykonać szczegółowe szacunki oddziaływania na środowisko przyrodnicze na etapie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko inwestycji, w tym oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 (na tym etapie istnieje możliwość jednoznacznego określenia zagrożenia zidentyfikowanych w inwentaryzacjach przyrodniczych zasobów, a także możliwość zastosowania szczegółowych, celowych rozwiązań łagodzących);
- dalsze planowanie i projektowanie Centralnego Węzła Komunikacyjnego powinno uwzględnić rozwiązania minimalizujące ewentualne straty zieleni miejskiej, zwłaszcza drzew, oraz wkomponowanie istniejącej zieleni wysokiej w nowy układ zabudowy i infrastruktury;
- węzły przesiadkowe oraz wszelkie inne tereny parkingowe, powinny być realizowane zawsze na terenach o niewielkich walorach przyrodniczych, bez ingerencji w tereny leśne, łąkowe, zielen parkową, tereny dolinne itp.;
- planowanie i projektowanie obiektów parkingowych powinno uwzględnić minimalizowanie ewentualnych strat zieleni miejskiej, zwłaszcza drzew i krzewów, oraz wkomponowanie istniejącej zieleni wysokiej w nowy układ zabudowy i infrastruktury;
- wszelkie działania, z którymi będą się wiązać prace budowlane (węzły przesiadkowe, parkingi), prowadzone w obrębie lub bezpośrednim sąsiedztwie obiektów i/lub obszarów cennych przyrodniczo, powinny być prowadzone z uwzględnieniem walorów i funkcji tych obszarów, a zwłaszcza w sposób obejmujący wszelkie możliwe rozwiązania pozwalające: ograniczyć lub wykluczyć bezpośrednią ingerencję w powierzchnię tych obszarów, zachować ich funkcjonalność ekologiczną (np. doliny

rzeczne), zachować stanowiska i siedliska chronionych gatunków zwierząt i roślin oraz chronionych siedlisk przyrodniczych, a także warunki ich stabilnego funkcjonowania;

- wachlarz działań minimalizujących powinien być dostosowany do zakresu inwestycji oraz walorów przyrodniczych, na które może ona oddziaływać (mogą to być np.: minimalizacja zniszczeń siedlisk fauny i flory, ochrona zadrzewień przed wycinką oraz drzew nieobjętych wycinką, prowadzenie prac w rejonach terenów cennych przyrodniczo w jak najkrótszym czasie, dostosowanie terminów robót do terminów rozrodu zwierząt, zwłaszcza chronionych);
- w przypadku szczegółowego projektowania przebiegu linii tramwajowych należy uwzględnić tereny cenne przyrodniczo Białegostoku w celu zachowania ich walorów oraz zminimalizowania możliwej bezpośredniej ingerencji w te obszary (przede wszystkim na przecięciach z cennymi przyrodniczo strukturami, zwłaszcza doliną Białej, linia powinna być realizowana w ramach istniejących pasów drogowych lub jako ich uzupełnienie (poszerzenie), a nie jako odrębna, izolowana przestrzennie trasa komunikacyjna);
- w przypadku projektowania nowego odcinka linii kolejowej należy uwzględniać zastosowanie wszelkich możliwych działań minimalizujących, ukierunkowanych na zmniejszanie efektu bariery oraz kolizyjności fauny z pociągami (np. przystosowanie mostów, przepustów i wiaduktów do funkcji przejść dla zwierząt, ogrodzenia ochronne, ograniczenia prędkości);
- w przypadku robót budowlanych:
 - należy ograniczać degradację terenu o naturalnych warunkach geomorfologicznych i glebowych (skutki obszarowe);
 - każdorazowo należy zabezpieczać teren inwestycji przed przedostawaniem się ewentualnych zanieczyszczeń do gruntu (pośrednio do wód), co dotyczy zarówno okresu budowlanego jak i funkcjonowania inwestycji (np. szczelne nawierzchnie, stosowanie podczyszczania ścieków opadowych, magazynowanie materiałów mogących stwarzać zagrożenie zanieczyszczenia gruntu w sposób uniemożliwiający takie zagrożenie, ochrona warstwy humusowej gleby poprzez jej zebranie przed rozpoczęciem prac ziemnych oraz ponowne rozścielenie po zakończeniu prac, kontrolowanie maszyn budowlanych pod kierunkiem uniemożliwienia zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi);
- w przypadku budowy linii kolejowej powinna być ona realizowana z uwzględnieniem wartości użytkowej gleb, tj. powinna być realizowana na terenach o jak najniższych klasach bonitacyjnych lub powinna przebiegać glebami o lepszych klasach bonitacyjnych po jak najkrótszych odcinkach;
- należy uwzględniać cenne naturalne formy rzeźby terenu w procesie inwestycyjnym (np.: wydmy, doliny, tereny podmokłe i torfowiska, wysokie naturalne krawędzie morfologiczne itp.) oraz gleby pochodzenia organicznego, minimalizując lub eliminując bezpośredni wpływ na te elementy środowiska;
- w przypadku, gdy realizacja inwestycji budowlanych bezpośrednio koliduje z istniejącymi obiektami zabytkowymi, zarówno architektonicznymi jak i archeologicznymi należy uwzględnić rozwiązania

łagodzące (ominięcie/nienaruszanie obiektu, prowadzenie prac w sposób niepowodujący zagrożenia dla obiektu, uzgodnienie zakresu prac ze służbami ochrony zabytków, w przypadkach koniecznych przeprowadzenie wyprzedzających badań archeologicznych, w ostateczności (jeżeli jest to możliwe) zmiana miejsca usytuowania obiektu zabytkowego);

- podczas prowadzenia prac ziemnych należy zwrócić szczególną uwagę na przedmioty o charakterze zabytkowym (w przypadku natrafienia na przedmioty o charakterze zabytkowym należy przerwać prowadzone prace, zabezpieczyć teren znaleziska i powiadomić o tym fakcie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków);
- w przypadku budowy linii kolejowej należy stosować nowoczesne technologie budowy torowisk (np. szyny spawane - bezстыkowe) i konstrukcji zawieszenia elementów podwozia pojazdów szynowych w celu ograniczenia drgań na styku koło – szyna;
- podczas projektowania wszelkich węzłów przesiadkowych i parkingów (niezależnie od wariantu), należy uwzględnić elementy przyrodnicze kształtujące lokalne walory krajobrazu (np. kompleksy leśne, łąki, zadrzewienia, dorodne okazy drzew, doliny rzeczne i inne), które należy zachować i chronić przed przekształcaniem, lub zredukować ewentualną bezpośrednią ingerencję w te obiekty i obszary;
- należy również uwzględnić, aby planowane parkingi i węzły przesiadkowe (również Centralny Węzeł Komunikacyjny) były wkomponowane w istniejące układy zieleni, zwłaszcza miejskiej, z uwzględnianiem nowej zieleni średniej i wysokiej na obiektach projektowanych;
- podczas projektowania przebiegu linii kolejowej, a także dla linii tramwajowych, należy uwzględnić elementy przyrodnicze kształtujące lokalne walory krajobrazu (np. kompleksy leśne, łąki, zadrzewienia, doliny, tereny podmokłe, tereny parkowe i zadrzewienia przydrożne), które należy zachować lub zredukować możliwą bezpośrednią ingerencję w te obiekty i obszary;
- w przypadku wszystkich inwestycji budowlanych należy uwzględnić stosowanie rozwiązań zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne przed przenikaniem zanieczyszczeń w okresach prowadzenia prac (należy kontrolować maszyny i pojazdy w celu eliminacji wycieków ropopochodnych, magazynować substancje, materiały oraz odpady w sposób uniemożliwiający skażenie środowiska gruntowo-wodnego);
- na terenach parkingowych (niezależnie od ich charakteru) i wszelkich projektowanych terenach komunikacyjnych, należy właściwie prowadzić gospodarkę wodno-ściekową, tj. zgodnie z wymogami prawa i uzyskanych pozwoleń;
- należy stosować rozwiązania podczyszczające zanieczyszczone wody opadowe spływające z terenów parkingowych i innych terenów komunikacyjnych;
- podczas ewentualnej budowy torowisk w rejonach dolin rzecznych, cieków oraz terenów podmokłych, prace należy prowadzić w sposób minimalizujący przekształcenia struktur hydrograficznych, ograniczyć czas prowadzonych prac, a także wpływ na warunki wodne (przepływy wód powierzchniowych i gruntowych);

- w przypadku ewentualnej realizacji linii tramwajowych budowa torowiska na przecięciach z doliną rzeki Białej powinna być ograniczona do istniejących pasów drogowych, bez konieczności ingerencji w niezainwestowane obecnie części doliny;
- w sposób rzetelny należy wykonać ocenę oddziaływania na środowisko dla projektów wymagających takiej oceny, która powinna uwzględniać bardziej szczegółowe rozwiązania łagodzące, dostosowane do konkretnych projektów;
- organizacja prac budowlanych powinna być prowadzona w sposób ograniczający emisję do powietrza i zapewniający stosowanie rozwiązań niskoemisyjnych (np. urządzeń i pojazdów niskoemisyjnych, osłanianie i przykrywanie magazynowanych i transportowanych materiałów sypkich, ograniczanie prędkości pojazdów na drogach gruntowych, właściwa organizacja dojazdów pojazdów transportowych na tereny budowy, i inne, zależne od charakteru i wielkości inwestycji);
- należy stosować rozwiązania zmniejszające uciążliwość hałasu powstającego w związku z pracami budowlanymi z użyciem ciężkiego sprzętu, co dotyczy wszelkich działań, z którymi wiąże się szeroko rozumiane prace budowlane;
- w przypadku wymiany taboru autobusowego należy uwzględnić kryteria emisji hałasu i spalin;
- w okresie realizacji poszczególnych rozwiązań, co właściwie dotyczy wszystkich przewidzianych w projekcie „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego” działań inwestycyjnych, należy:
 - prowadzić gospodarkę odpadami zgodną ze szczegółowymi przepisami prawa (zwłaszcza ustawą o odpadach),
 - minimalizować ilość powstających odpadów (np. wykorzystywać materiały wysokiej jakości, wykorzystywać jak największą ilość odpadów w miejscu ich wytworzenia – dotyczy zwłaszcza mas ziemnych),
 - prowadzić segregację, właściwe magazynowanie (np. w miejscach zadaszonych, bez dostępu osób postronnych, z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego) oraz transport odpadów.

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku z uwagi na fakt, iż po zastosowaniu powyższych rozwiązań, ewentualne negatywne oddziaływanie wynikające z realizacji „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego”, na środowisko i zdrowie ludzi ograniczone zostanie do minimum, postanowił jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejszą opinię nie służy zażalenie.

Podlaski Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny
w Białymstoku
Elżbieta Abramowicz
Elżbieta Abramowicz

¹ zmiany tekstu zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2013r. poz. 1238, Dz. U. z 2014r. poz. 587, poz. 1101, poz. 1133, Dz. U. z 2015r.: poz. 277.
² zmiany zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2012 r. poz. 460, poz. 892, Dz. U. z 2013r. poz. 2, Dz. U. z 2015r.: poz. 277.



**WOJEWÓDZKA STACJA SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNA
W BIAŁYMSTOKU**

15-099 Białystok, ul. Legionowa 8
tel. sekr. 85 732-70-22, 85 740-85-41, centr. 85 732-60-11, 85 740-85-40,
fax. 85 740-48-99, e-mail: sekretariat@wsse.bialystok.pl, www.wsse.bialystok.pl

Białystok, dnia 2015.07.16

NZ.0523.51.2015

15-099 Białystok, ul. Legionowa 8
tel. sekr. (85) 732-70-22, fax (85) 740-48-99
centr. tel. (85) 740-85-40

URZĄD M. P. INSPEKTORA DEPARTAMENT EPIDEMIOLOGICZNY	
Dn	2015-07-22 (1)
WPRZYJĘŁO	
Nr rej.	zł.

Pan Tadeusz Truskolaski

Prezydent Miasta Białegostoku

15-950 Białystok, ul. Słonimska 1

Nr rejestru (5) 203083/15

Szanowny Panie Prezydencie,

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku w odpowiedzi na pismo Pana Adama Polińskiego - Zastępcy Prezydenta Miasta Białegostoku upoważnionego do działania w imieniu Prezydenta Miasta Białegostoku z dnia 13.07.2015r., znak: URB-V.272.19.2014 dotyczące prośby o potwierdzenie aktualności opinii wydanej przez tutejszy organ w związku ze zmianami wprowadzonymi do ostatecznej wersji projektu „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego” informuje, że opinia nr 194/NZ/2015 wydana w dniu 20.05.2015r. przez Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Białymstoku zachowuje swoją aktualność ze względu na fakt, iż wprowadzone zmiany nie będą miały negatywnego wpływu na zdrowie ludzi.

Powierzenie

Zastępca Podlaskiego Państwowego
Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego
w Białymstoku

Pawel Buczek
Pawel Buczek