PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Wykonanie Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego realizowanego w ramach projektu TEN-T nr 2006-PL-92608-S Przygotowanie przedsięwzięcia „*Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego*”

Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ZAŁĄCZNIK TEKSTOWY

Luty 2011



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

Zawartość

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA 4

FOTOGRAFIE BUDYNKÓW PRZEZNACZONYCH DO WYBURZENIA 41

DECYZJE O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA 81

POZWOLENIE NA WYTWARZANIE, ZBIERANIE I TRANSPORT ODPADÓW NA TERENIE WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2004 – 2014 141

PISMA Z WIOŚ NA TEMAT AKTUALNEGO STANU JAKOŚCI POWIETRZA 151

PISMA OD WOJEWÓDZKIEGO KONSERWATORA ZABYTKÓW 155

PISMA OD RZGW ORAZ ZAKŁADÓW WODOCIĄGOWO – KANALIZACYJNYCH 163

SZLAKI MIGRACJI ZWIERZYNY 185

INFORMACJE O PLANOWANYCH INWESTYCJACH W REJONIE WWK PRZEZ GDDKiA 188

POMIARY HAŁASU KOLEJOWEGO 191

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

POJEKT 2. MODERNIZACJA LINII WARSZAWA WŁOCHY – GRODZISK MAZOWIECKI



Posterunek odgałęźny Warszawa Włochy



Tory kolejowe (okolice p.odg. Warszawa Włochy)



Przejście pod torami w km 6,978 (p.odg. Warszawa Włochy)



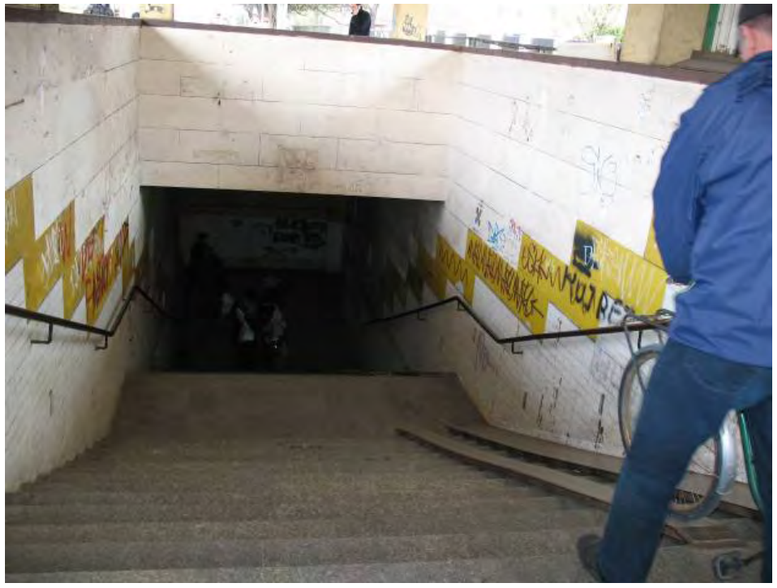
Przystanek osobowy Warszawa Ursus



Przejście pod torami w km 8,994 (p.o. Warszawa Ursus)



Przystanek osobowy Piastów



Przejście pod torami w km 12,480 (p.o. Piastów)



Przystanek osobowy Piastów



Przystanek osobowy Piastów, peron nr 2



Stacja Pruszków



Stacja Pruszków



Przystanek osobowy Brwinów



Układ torowy pomiędzy p.o. Brwinów, a p.o. Milanówek (widok w kierunku mostu)



Most w km 27,168 pomiędzy p.o. Milanówek, a st. Grodzisk Mazowiecki



Przejście pod torami w km 26,080 (p.o. Milanówek)



Widok na układ torowy pomiędzy p.o. Milanówek, a st. Grodzisk Mazowiecki



Układ torowy (okolice st. Grodzisk Mazowiecki)



Układ torowy (okolice st. Grodzisk Mazowiecki)

PROJEKT 3. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII OBWODOWEJ



Stacja Warszawa Gdańska



Przystanek osobowy Warszawa Kasprzaka



Układ torowy (okolice stacji Warszawa Gdańska)



Przystanek osobowy Warszawa Koło



Przystanek osobowy Warszawa Wola



Drugi wiadukt kolejowy w km 5,327 (pomiędzy st.Warszawa Czyste –st. Warszawa Praga)



Wiadukt kolejowy w km 5,327 (pomiędzy st. Warszawa Czyste – st. Warszawa Praga)



Wiadukt kolejowy w km 5,732 (pomiędzy st. Warszawa Czyste – st. Warszawa Gdańska)



Wiadukt kolejowy w km 6,429 (st. Warszawa Czyste – st. Warszawa Gdańska)



Wiadukt kolejowy w km 7,505 (st. Warszawa Czyste – st. Warszawa Główna Towarowa)



Wiadukt kolejowy w km 7,173 (st. Warszawa Czyste – st. Warszawa Gdańska)



Linia 507 (korytka krakowskie)

PROJEKT 4. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII WARSZAWA – OTWOCK – PILAWA



Linia Warszawa – Otwock – Pilawa w okolicy km 16,300



Linia Warszawa – Otwock – Pilawa w okolicy km 25,300

PROJEKT 5. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII WARSZAWA – MIŃSK MAZOWIECKI



Przejście pod torami w km 11,724 (st. Warszawa Rembertów)



Przejście pod torami w km 12,484 (st. Warszawa Rembertów)



Przepust w km 19,100 (Szlak Rembertów – Sulejówek Miłosna)



Układ torowy i przejście pod torami w km 21,570 (st. Sulejówek Miłosna)



Przepust w km 21,725 (st. Sulejówek Miłosna)



Przepust w km 22,430 (st. Sulejówek Miłosna)



Most masywny w km 31,801 (Szlak Sulejówek Miłosna – Mińsk Mazowiecki)



Przystanek osobowy Warszawa Wesoła, peron nr 1



Przystanek osobowy Wola Grzybowska, Peron nr 1



Skrzyżowanie Chełmżyńska – Tory kolejowe



Przystanek osobowy Sulejówek, peron nr 1



Skrzyżowanie Chełmżyńska



Widok na ulicę Marsa



Widok na skrzyżowanie Piłsudskiego



Widok na skrzyżownaie Pułku Praskiego



Skrzyżowanie ulicy Krasińskiego z torami kolejowymi



Widok na skrzyżowanie ulic Dworcowa, Przejazd



Odcinek st. Dębie Wielkie – p.o. Nowe Dębie Wielkie



Ciek wodny w okolicy st. Dębie Wielkie



Odcinek p.o. Sulejówek – stacja Sulejówek Miłosna

PROJEKT 7. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII WARSZAWA - NASIELSK



Przystanek osobowy Warszawa Płudy



Linia kolejowa przy ul. Brzozowy Zagajnik w km 18,400



Zadrzewienia przy ul. Piskląt w km 18,000



Droga gruntowa wzdłuż linii kolejowej w km 19,800



Zadrzewienia w km 21,500



Drzewostan sosnowo-dębowy w km 23,000



Zadrzewienia w km 22,500



Fragmenty runa z chrobotkami Cladonia Sp. w km 23,000



Fragmenty runa porośniętego przez wrzosy w km 23,400



Drzewostan sosnowy w km 29,500



Drzewostan w km 23,700



Roślinność w km 29,600



Roślinność w okolicy linii energetycznej w km 29,600



Kocanki piaskowe w km 35,100



Drzewostan dębowy w km 30,200



Szklarnie w km 35,200



Otoczenie Kanału Bródnowskiego



Wały w dolinie Narwi w km 35,600



Zadrzewienia w dolinie Kanału Bródnowskiego Dolnego w km 35,550



Dopływ Narwi w km 35,650



Rzeka Narew w km 35,700



Pola uprawne w km 46,150



Roślinność w km 38,500



Zadrzewienia w km 46,200

PROJEKT 8. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII WARSZAWA – SOCHACZEW



Wiadukt kolejowy w km 8,379 (p.odg. Warszawa Włochy – p. odg. Warszawa Gołąbki)



Wiadukt kolejowy w km 8,818 (p.odg. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Układ torowy p. odg. Warszawa Włochy – p. odg. Warszawa Gołąbki



Układ torowy w okolicy km 8,818



Wiadukt kolejowy w km 9,113 (p.odg. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Przepust w km 9,608 (p.odg. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Wiadukt kolejowy w km 9,500 (p.odg. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Wiadukt kolejowy w km 9,641(p.odg. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Przepust w km 10,227 (p.odg. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Przepust w km 14,672 (p.odg. Warszawa Gołąbki – st. Ożarów Mazowiecki)



Kładka dla pieszych w km 10,672 (st. Warszawa Włochy – p.odg. Warszawa Gołąbki)



Kładka dla pieszych w km 15,358 (st. Ożarów Mazowiecki)



Przejście pod torami w km 21,945 (p.o. Płochocin)



Układ torowy w okolicy km 22,460 (p.o. Płochocin – st. Błonie)



Przepust w km 22,460 (p.o. Płochocin – st. Błonie)



Posterunek odgałęźny Warszawa Włochy, peron 2



Stacja Ożarów Mazowiecki, peron 1



Przystanek osobowy Płochocin, peron 2

PROJEKT 9. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI LINII WARSZAWA – CZACHÓWEK



Układ torowy w okolicy km 7,800



Przystanek osobowy Warszawa Rakowiec, peron nr 1



Układ torowy w km 9,200



Przystanek osobowy Warszawa Służewiec, peron nr 1



Ciecirka Pstra, okolice stacji Warszawa Okęcie



Dzikie wysypisko między stacją Warszawa Okęcie a p.o. Warszawa Służewiec



Popłoch przy ul. Żwirki i Wigury



Zakrzewienia między st. Warszawa Okęcie a p.o. Warszawa Służewiec



Odcinek Warszawa Rakowiec – Warszawa Okęcie



Przepust na odcinku p.o. Warszawa Rakowiec – st. Warszawa Okęcie

PROJEKT 10. WPROWADZENIE LINII KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI DO WWK



Układy torowe i infrastruktura w okolicy linii Kolei Dużych Prędkości



Posterunek odgałęźny Warszawa Gołąbki, peron 1



Posterunek odgałęźny Warszawa Ursus Północny, peron nr 2

FOTOGRAFIE BUDYNKÓW PRZEZNACZONYCH DO WYBURZENIA

PROJEKT 5.



Budynek w km 16,320 (przystanek osobowy Wesoła)



Budynki w km 19,190 i 19,200 (przystanek osobowy Wola Grzybowska)



Budynki w km 19,190 i 19,200 (przystanek osobowy Wola Grzybowska)



Budynek gospodarczy w km 19,216 (przystanek osobowy Wola Grzybowska)



Budynek w km 19,910 (przystanek osobowy Sulejówek)



Zadaszone wejście do przejścia podz. w km 20,010



Budynek mieszkalny w km 19,980 (przystanek osobowy Sulejówek)



Budynki mieszkalne i pawilony handlowe przy ul. Dworcowej w km 19,455 - 20,140 (przystanek osobowy Sulejówek)



Budynki mieszkalne i pawilony handlowe przy ul. Dworcowej w km 19,455 - 20,140 (przystanek osobowy Sulejówek)



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,480



Pawilon handlowo-usługowy przy ul. Dworcowej w km 19,610 - (przystanek osobowy Sulejówek)



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,540



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,690



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,770



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,810



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,870



Pawilon handlowo-usługowy w km 19,930



Kontener kasowy w km 19,950



Zadaszone wejście do przejścia podz. 19,970 (Sulejówek)



Pawilon handlowo-usługowy w km 20,000



Budynki mieszkalne i pawilony handlowe przy ul. Kombatantów w km 20,000 - 20,280 (przystanek osobowy Sulejówek)



Pawilon handlowo-usługowy w km 20,090



Budynki mieszkalne i pawilony handlowe przy ul. Kombatantów w km 20,000 - 20,280 (przystanek osobowy Sulejówek)



Pawilony handlowo usługowe w km 20,140



Pawilon handlowo-usługowy w km 20,260

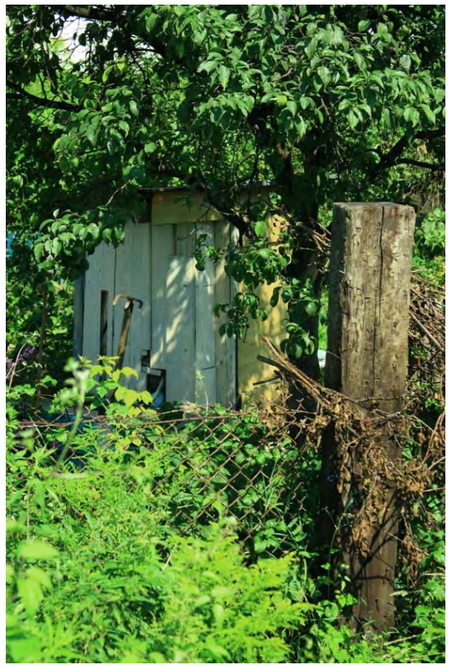
PROJEKT 10.



Budynek w km 5,000



Zespół budynków produkcyjnych w km 7,100



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 7,100 - 7,800



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 7,100 - 7,800



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 7,100 - 7,800



Hydrofornia Mory w km 7,800



Hydrofornia Mory w km 7,800



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



Ogródki działkowe, niewielkie budynki gospodarcze w km 9,000 - 9,600



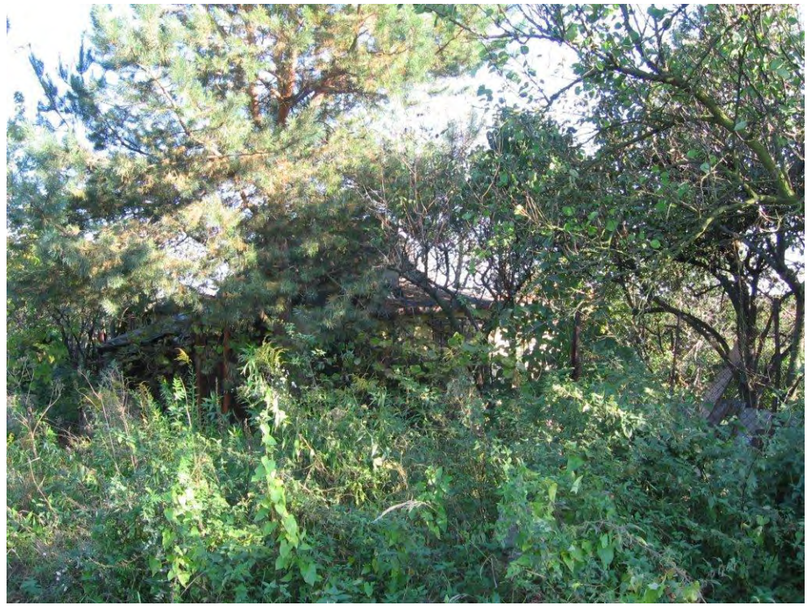
Altana działkowa w km 9,200



Altana działkowa 9,320



Altana działkowa 9,300



Altana działkowa w km 9,440



Budynek gospodarczy w km 9,530



Altana działkowa w km 9,600

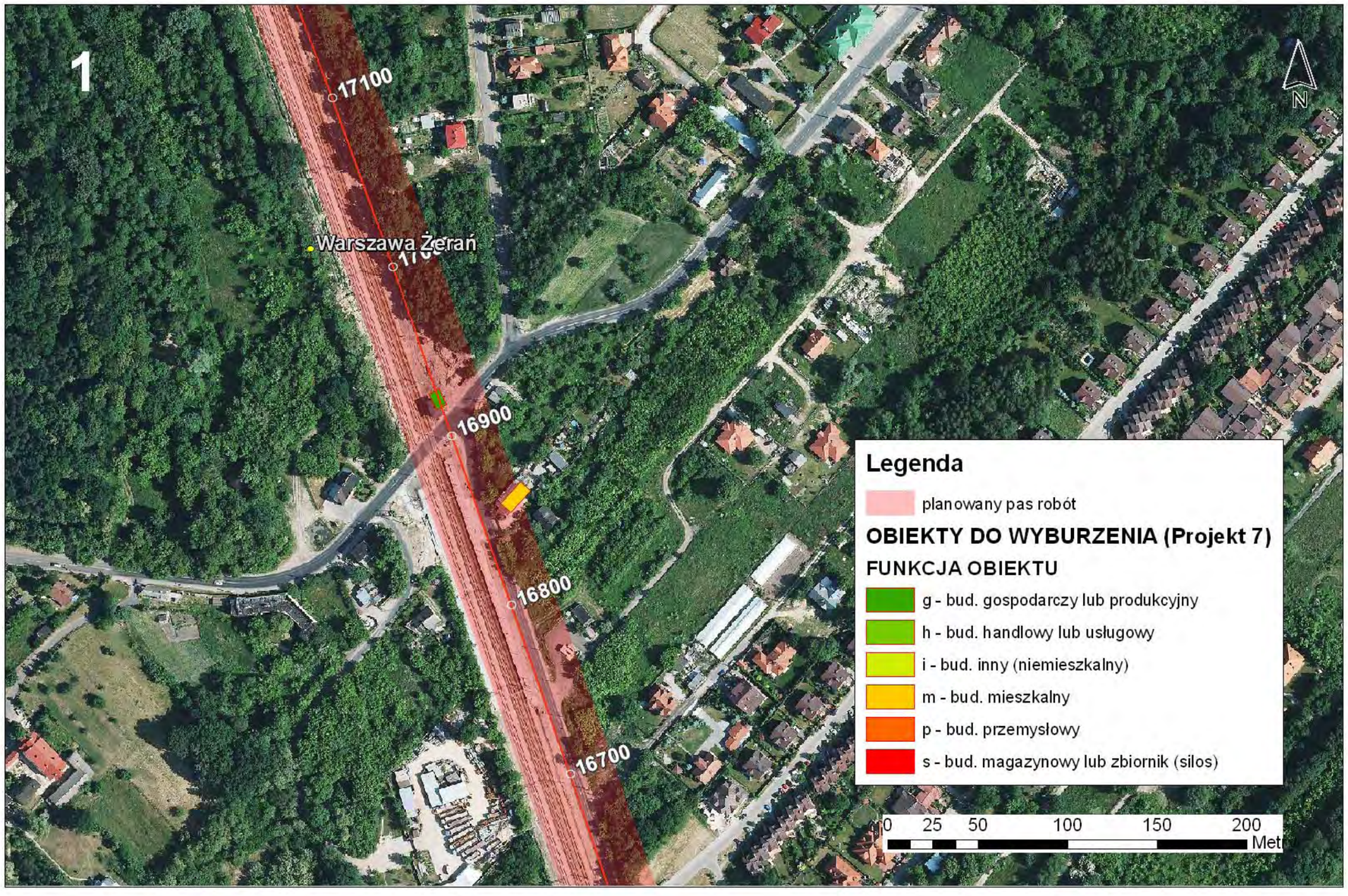


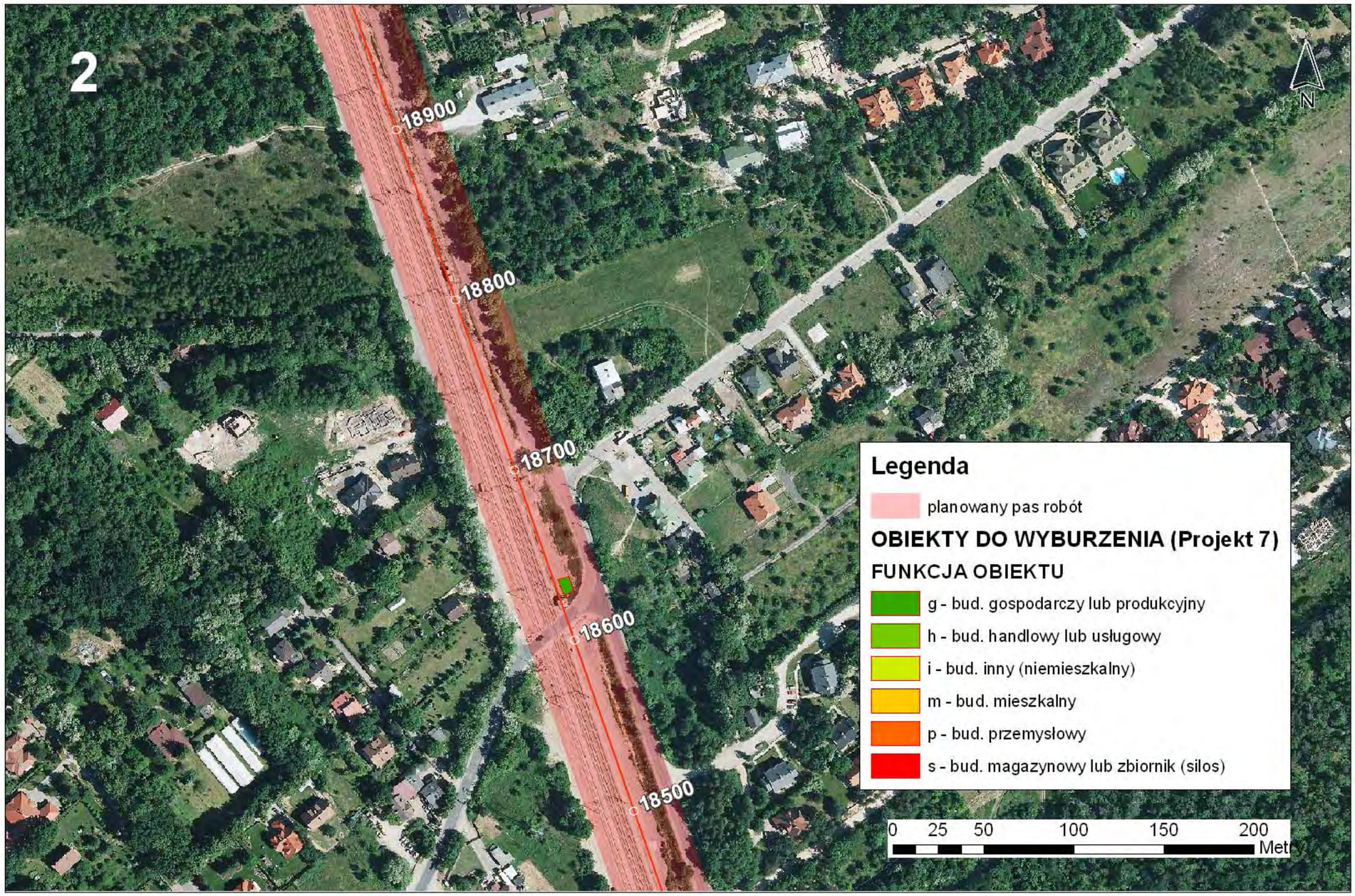
Budynek mieszkalny w km 9,600

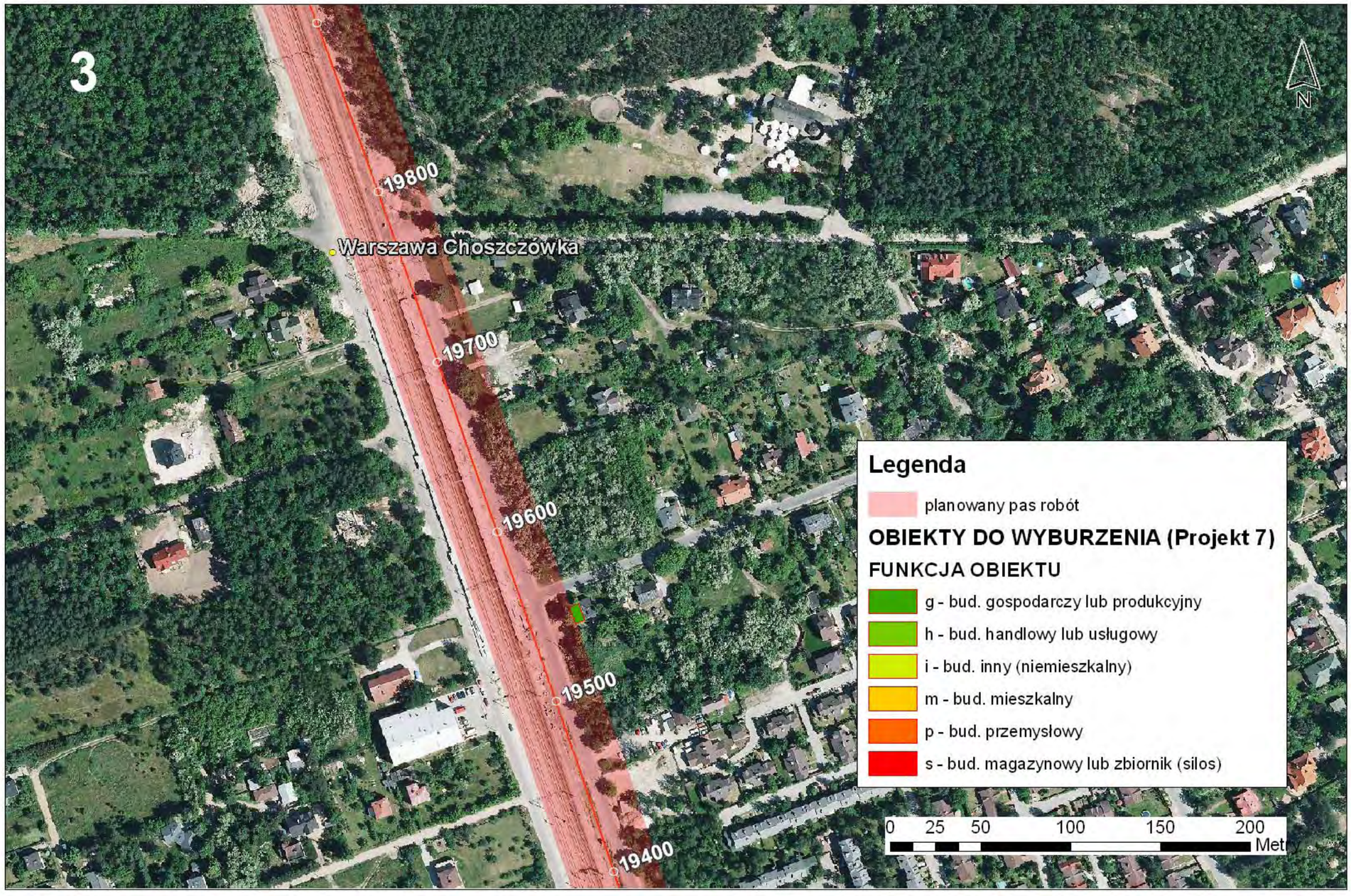


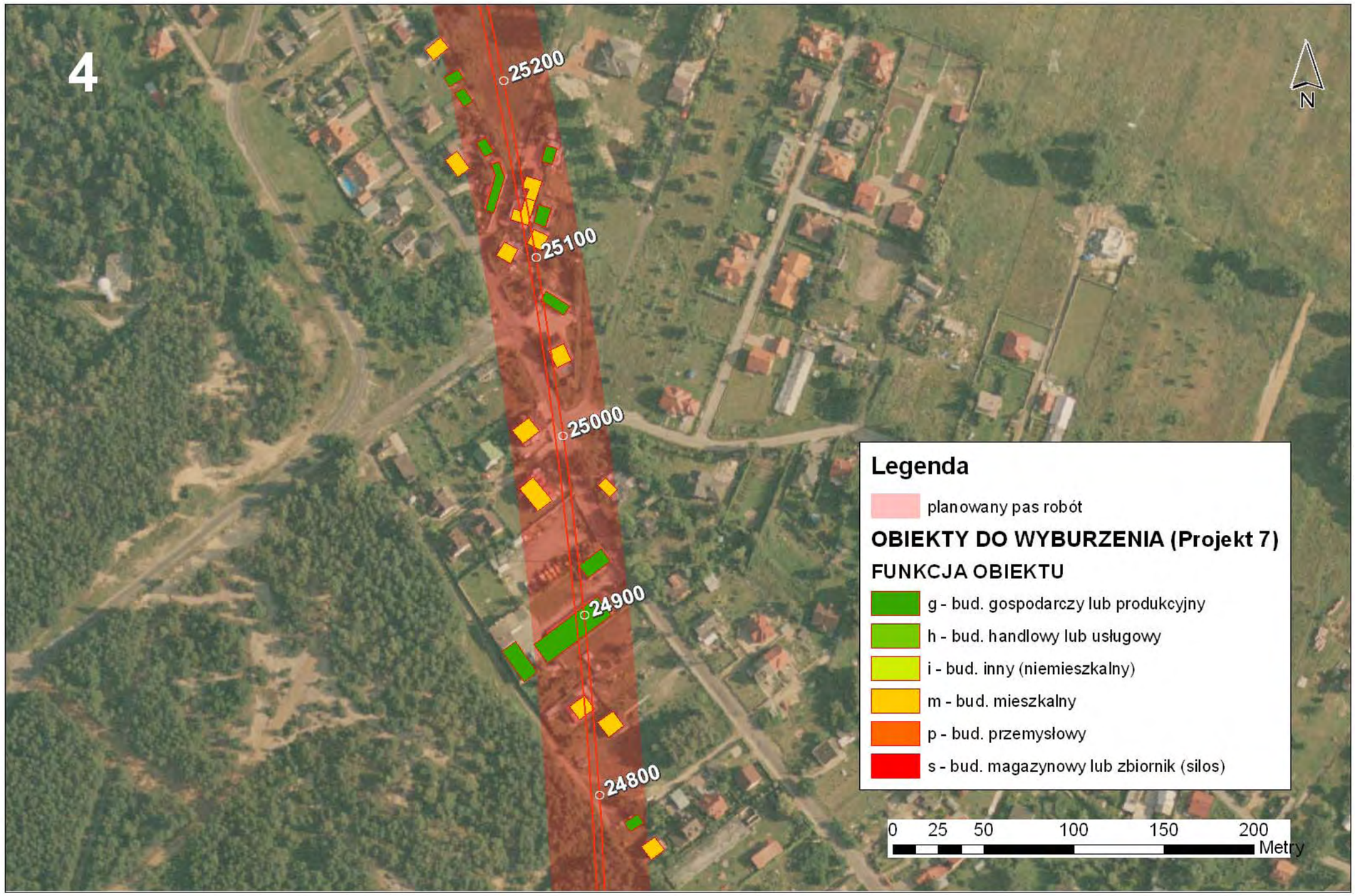
Budynek gospodarczy w km 9,650

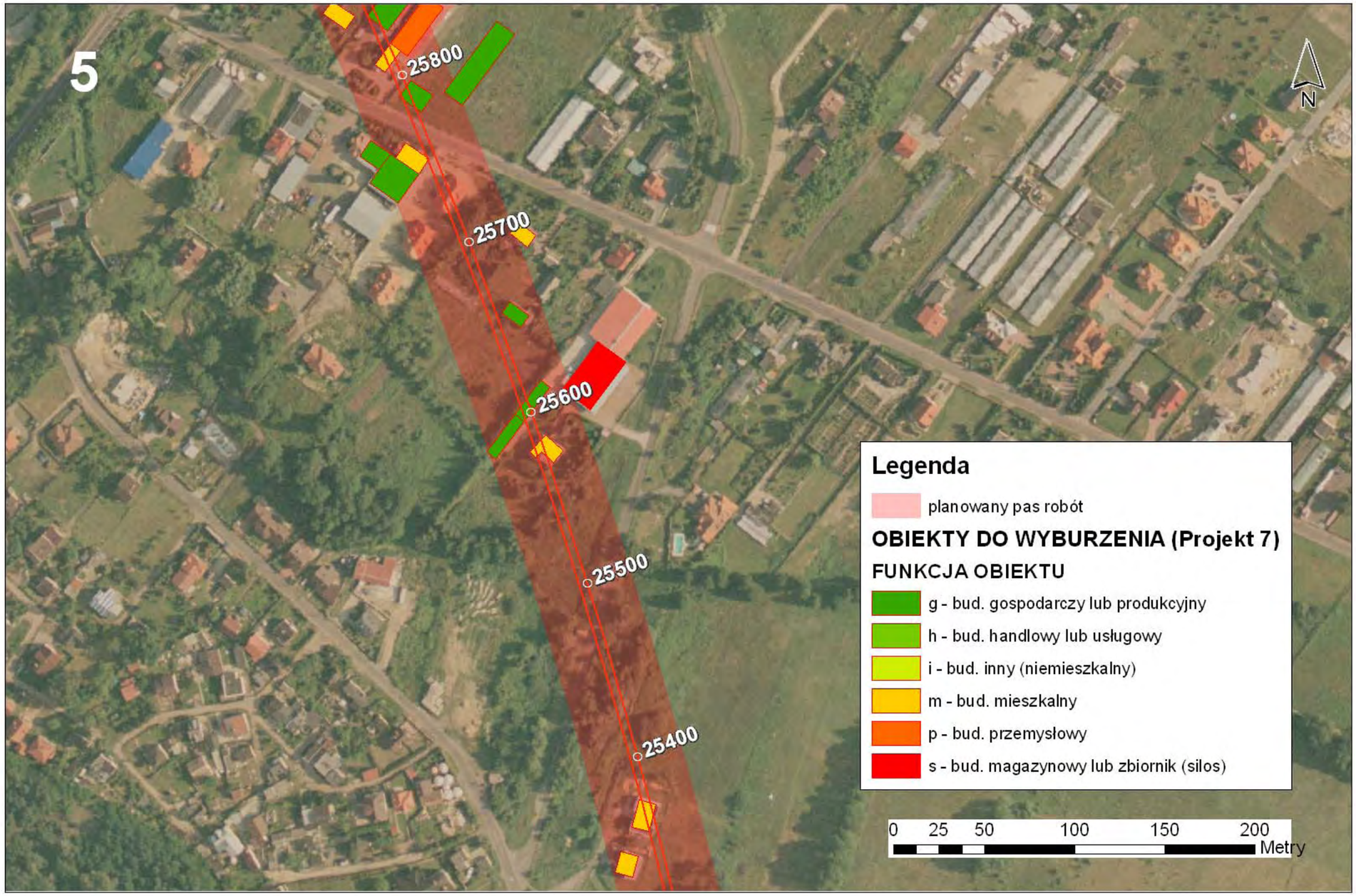
PROJEKT 7. WARIANT II (ORTOFOTOMAPA Z ZAZNACZONYMI OBIEKTAMI DO WYBURZENIA)

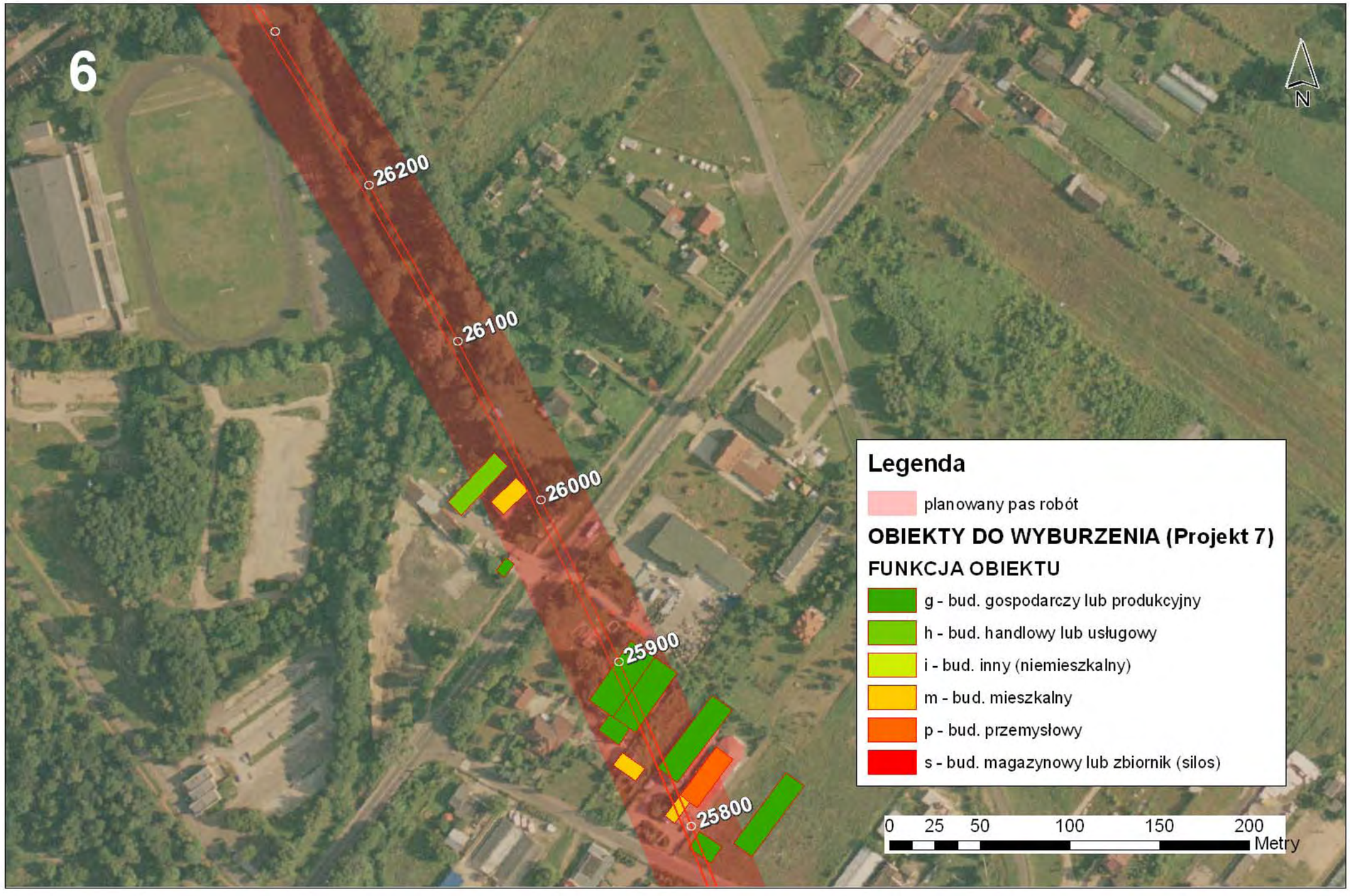

1
17100
Warszawa Żerań
16900
16800
16700
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200

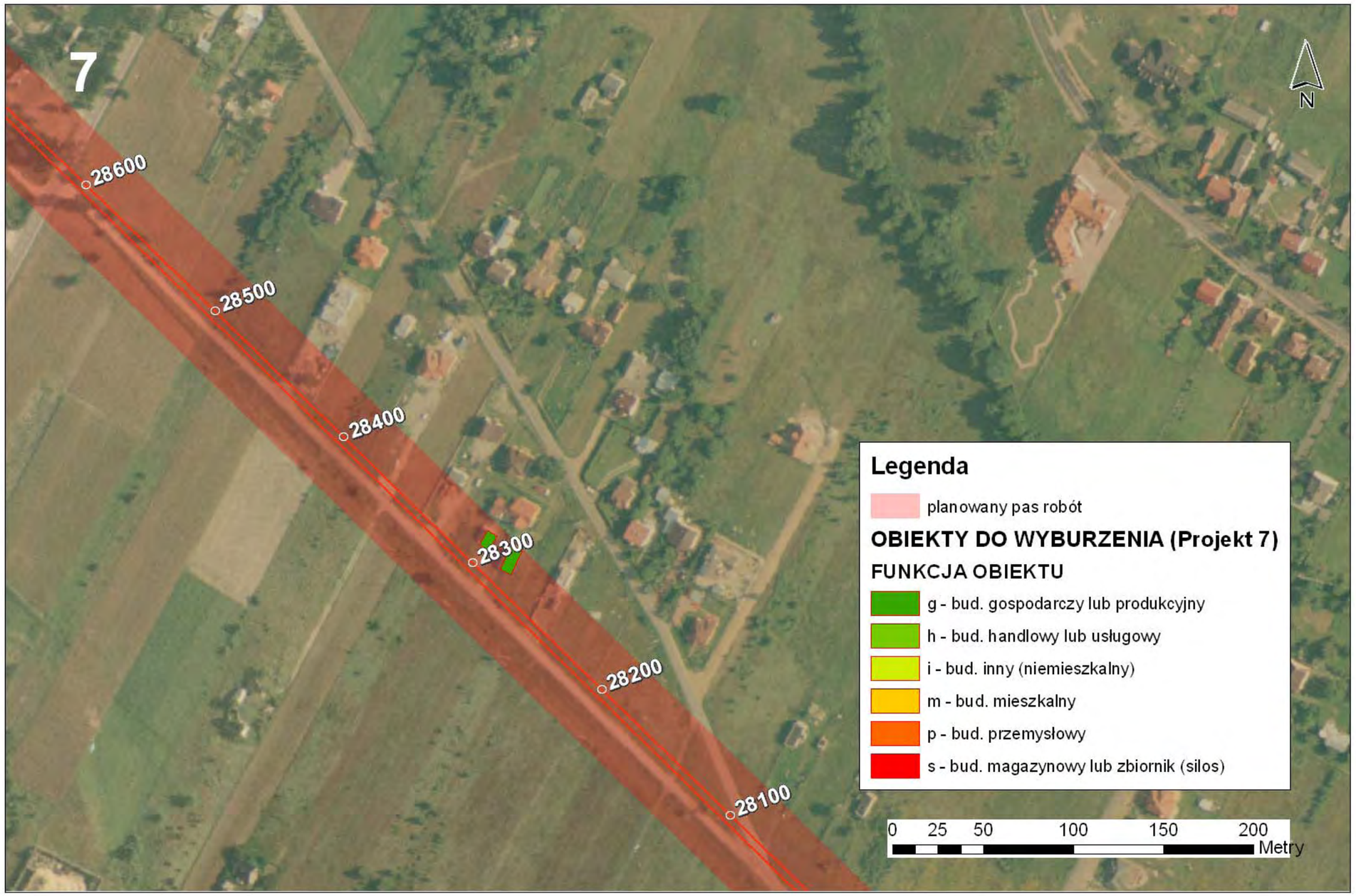

2
18900
18800
18700
18600
18500
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Met

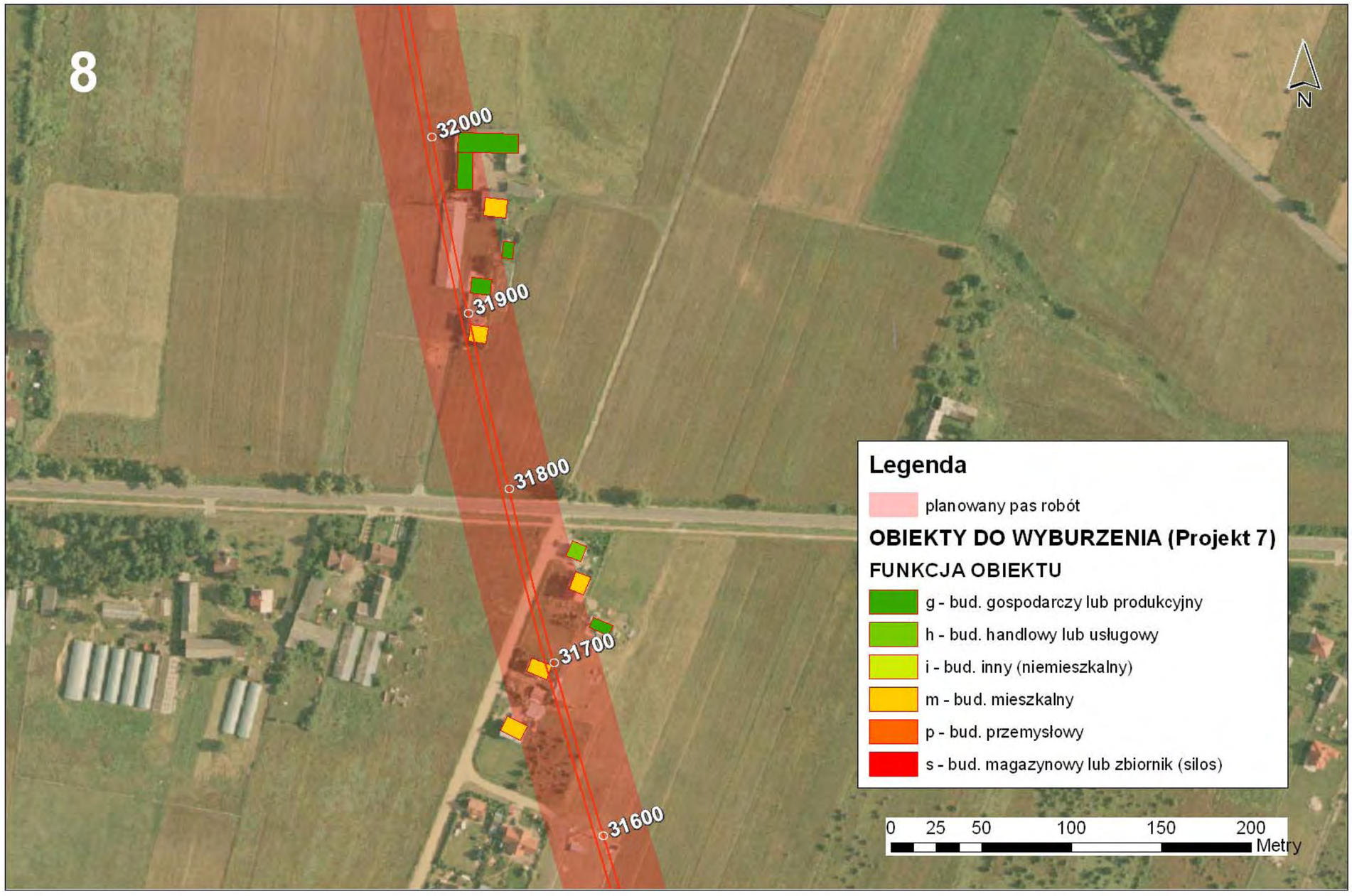

3
N
19800
Warszawa Choszczówka
19700
19600
19500
19400
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

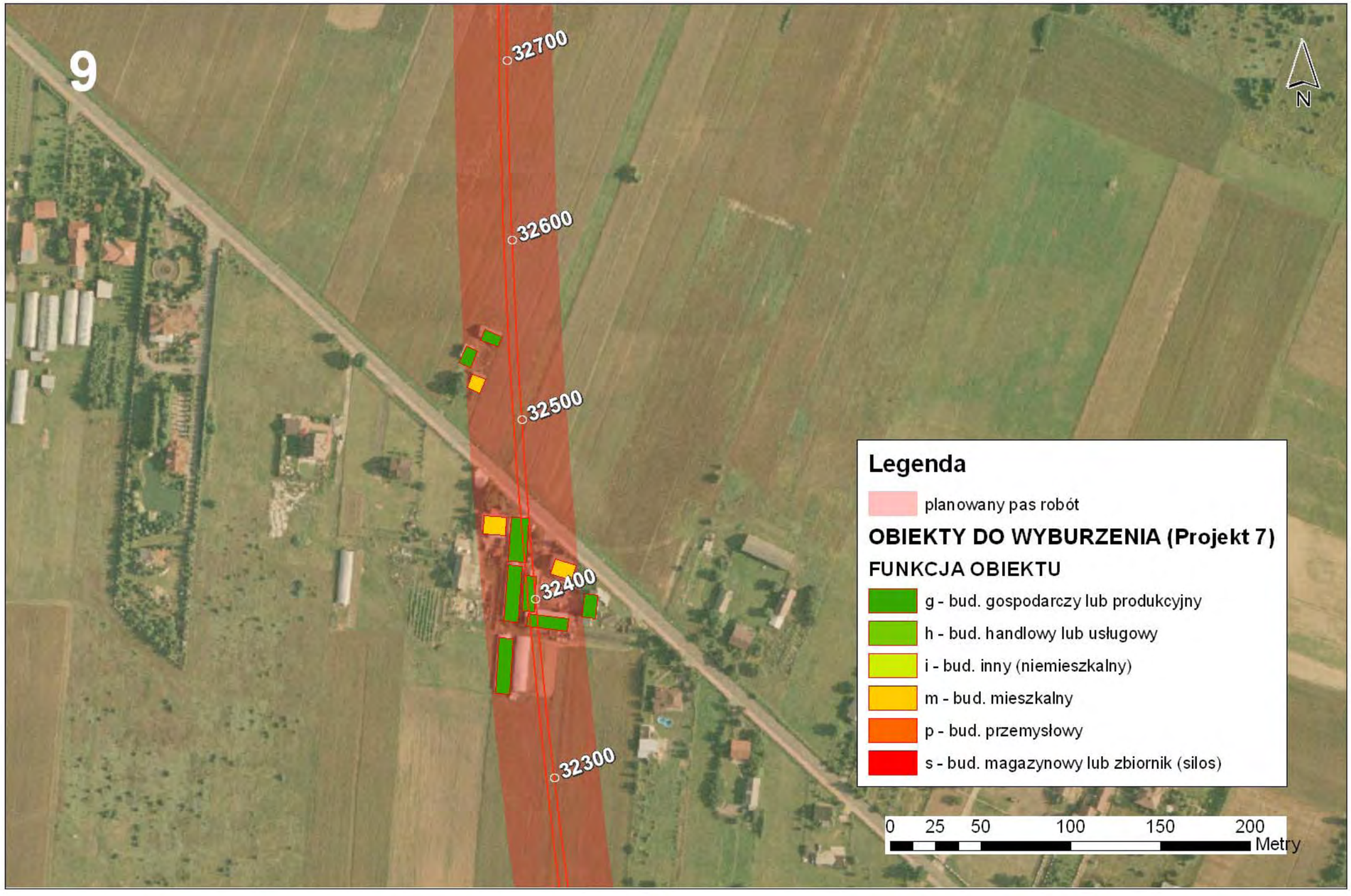

4
25200
25100
25000
24900
24800
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

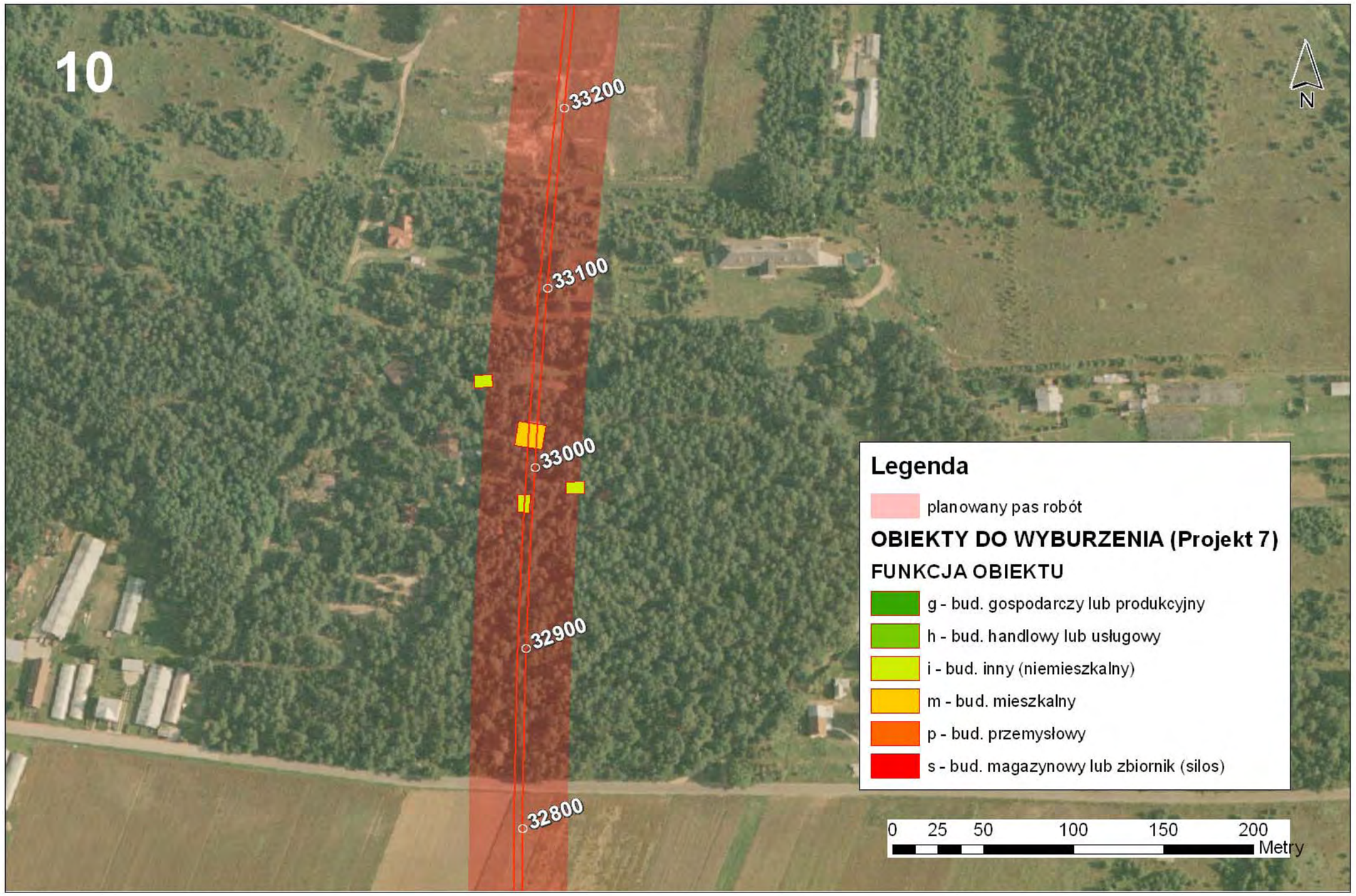

5
25800
25700
25600
25500
25400
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

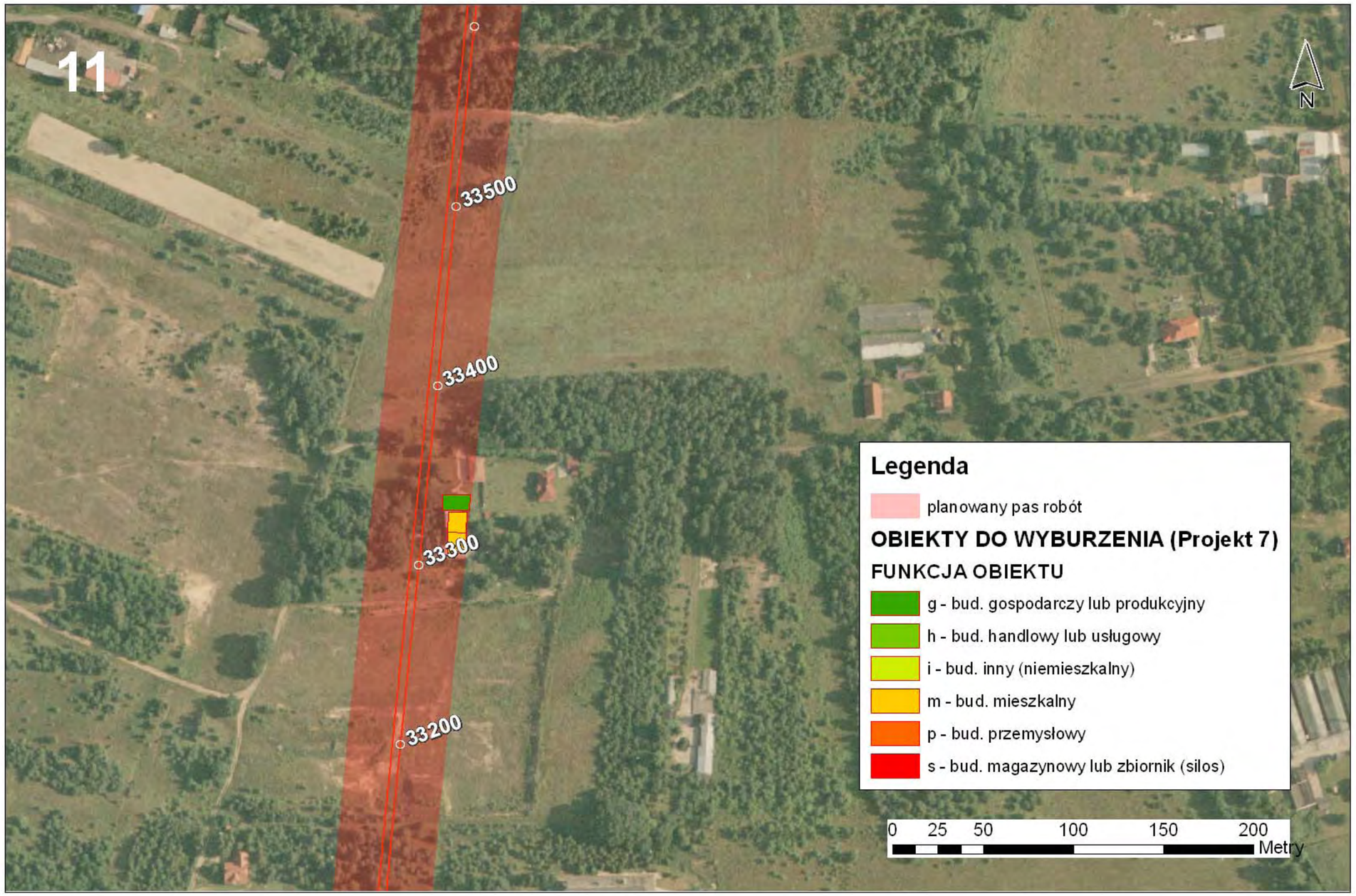

6
26200
26100
26000
25900
25800
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

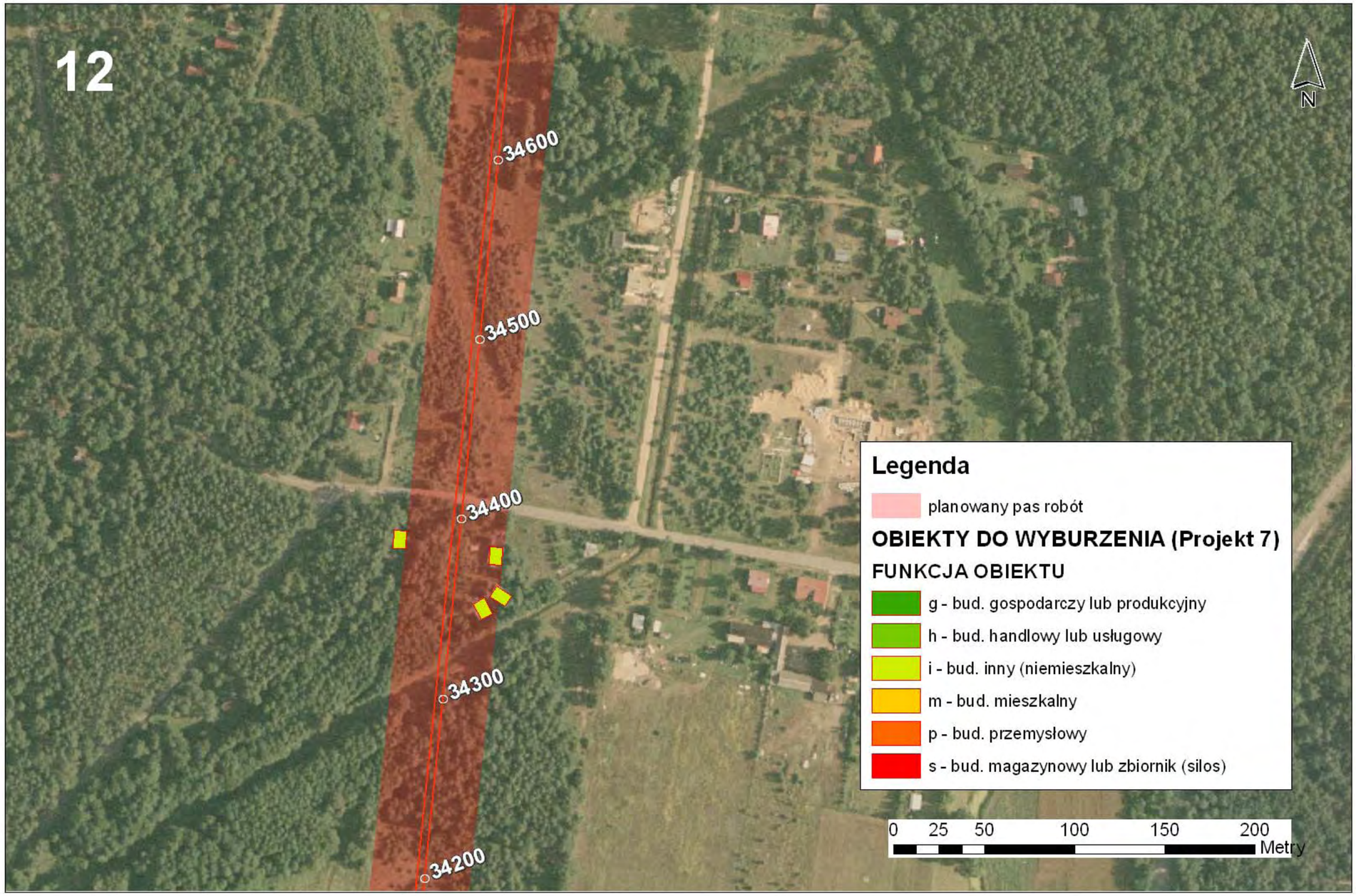

7
28600
28500
28400
28300
28200
28100
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

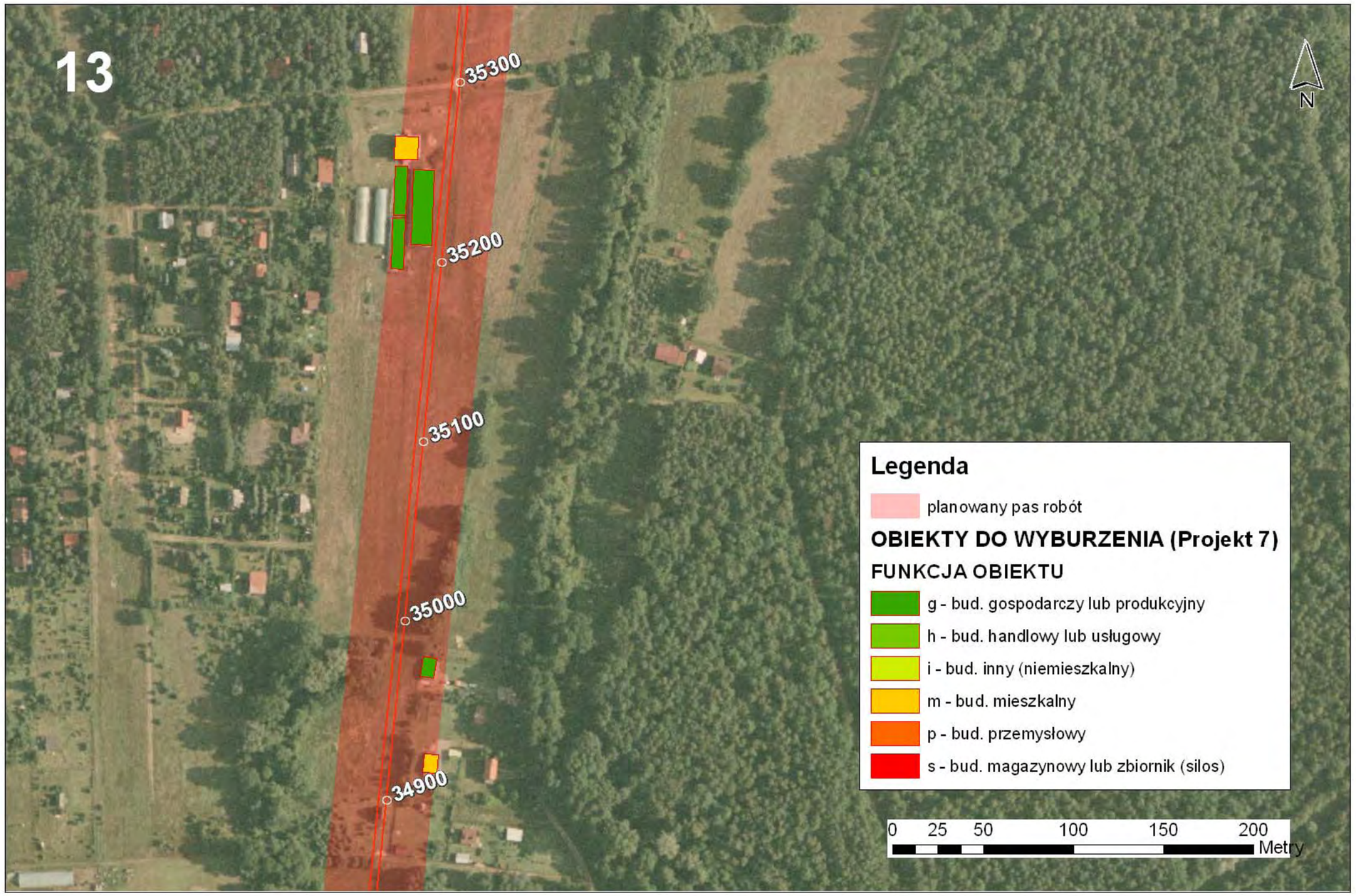

8
32000
31900
31800
31700
31600
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

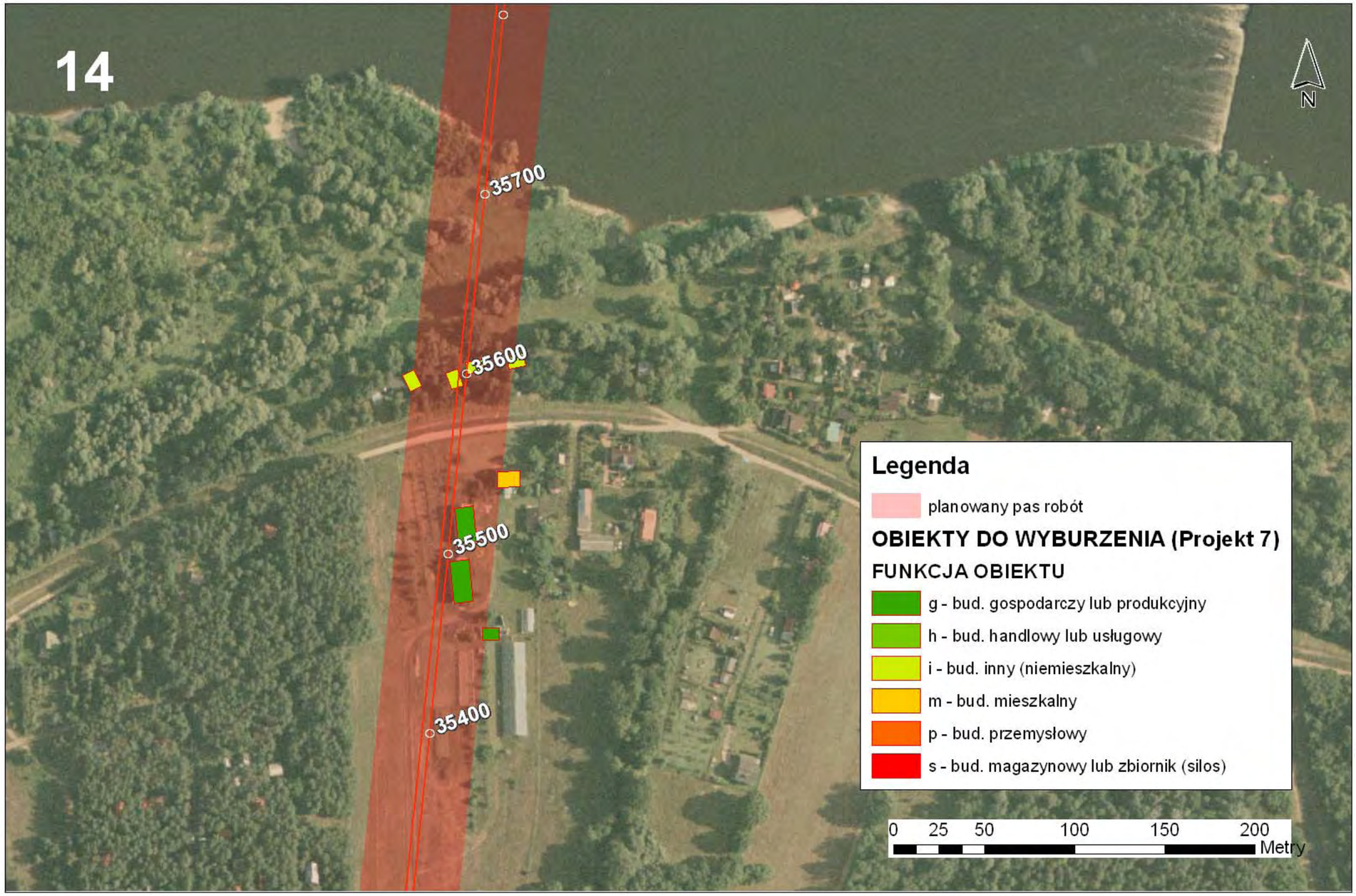

9
32700
32600
32500
32400
32300
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

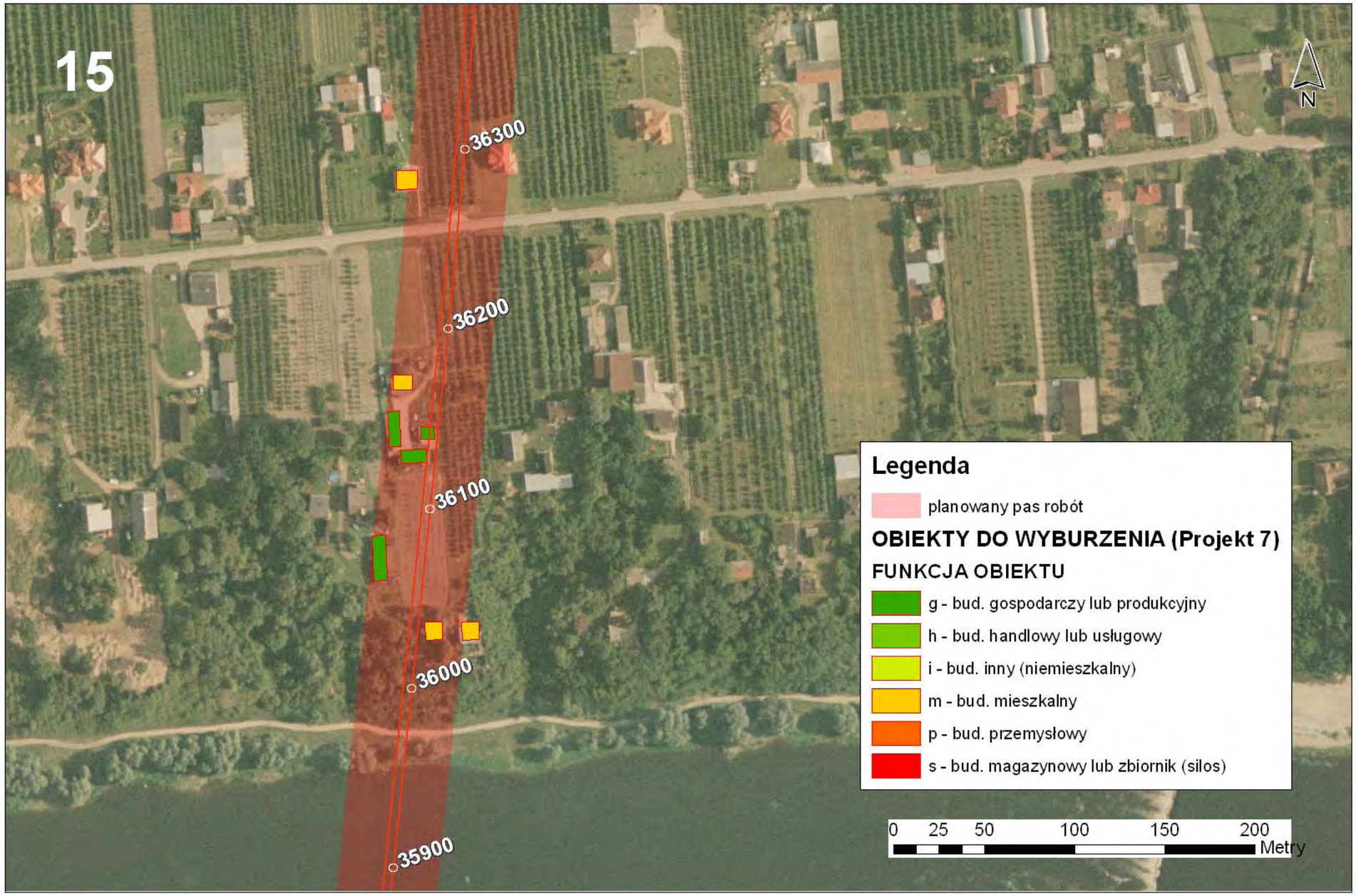

10
33200
33100
33000
32900
32800
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

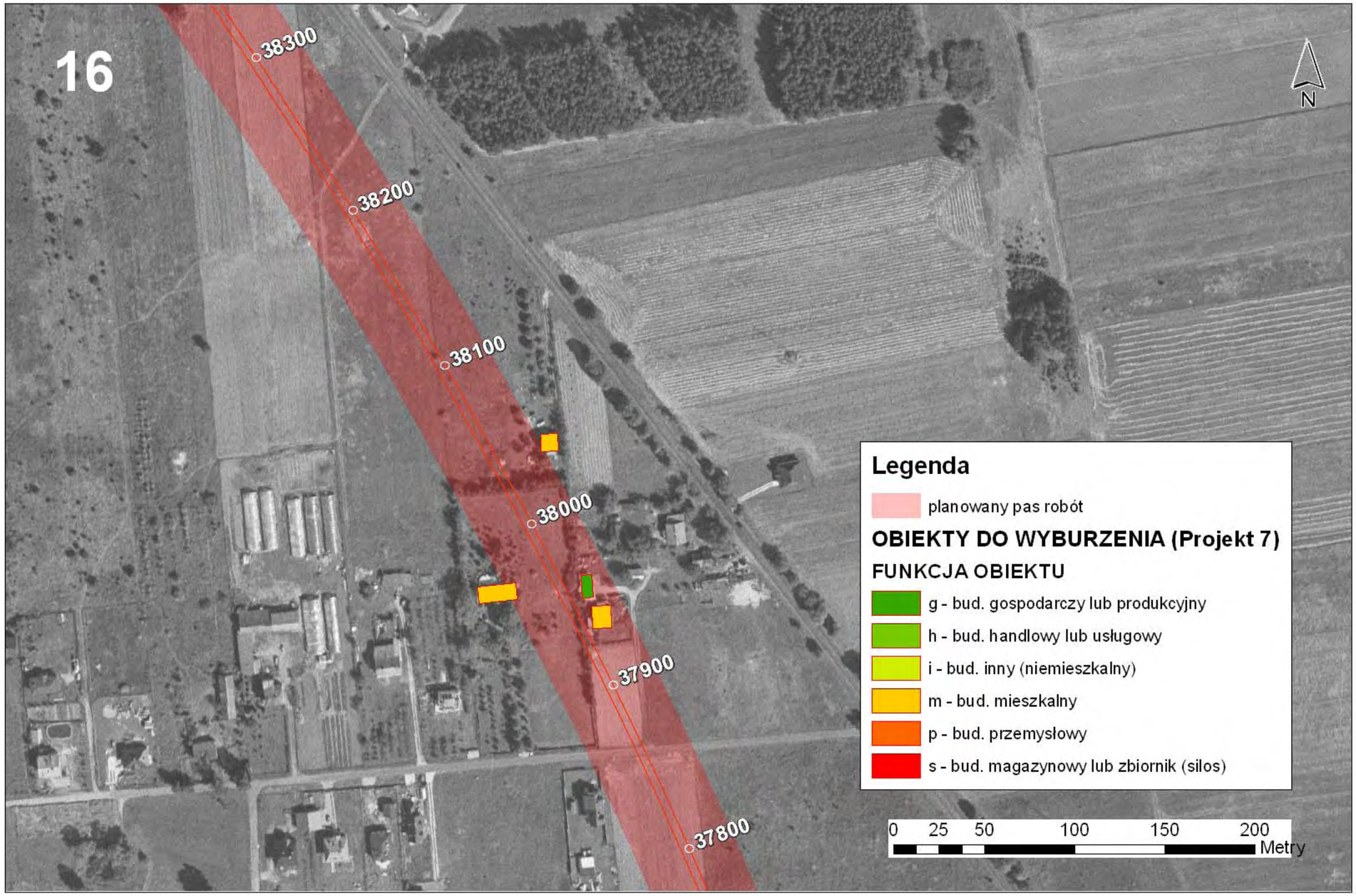

11
N
33500
33400
33300
33200
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

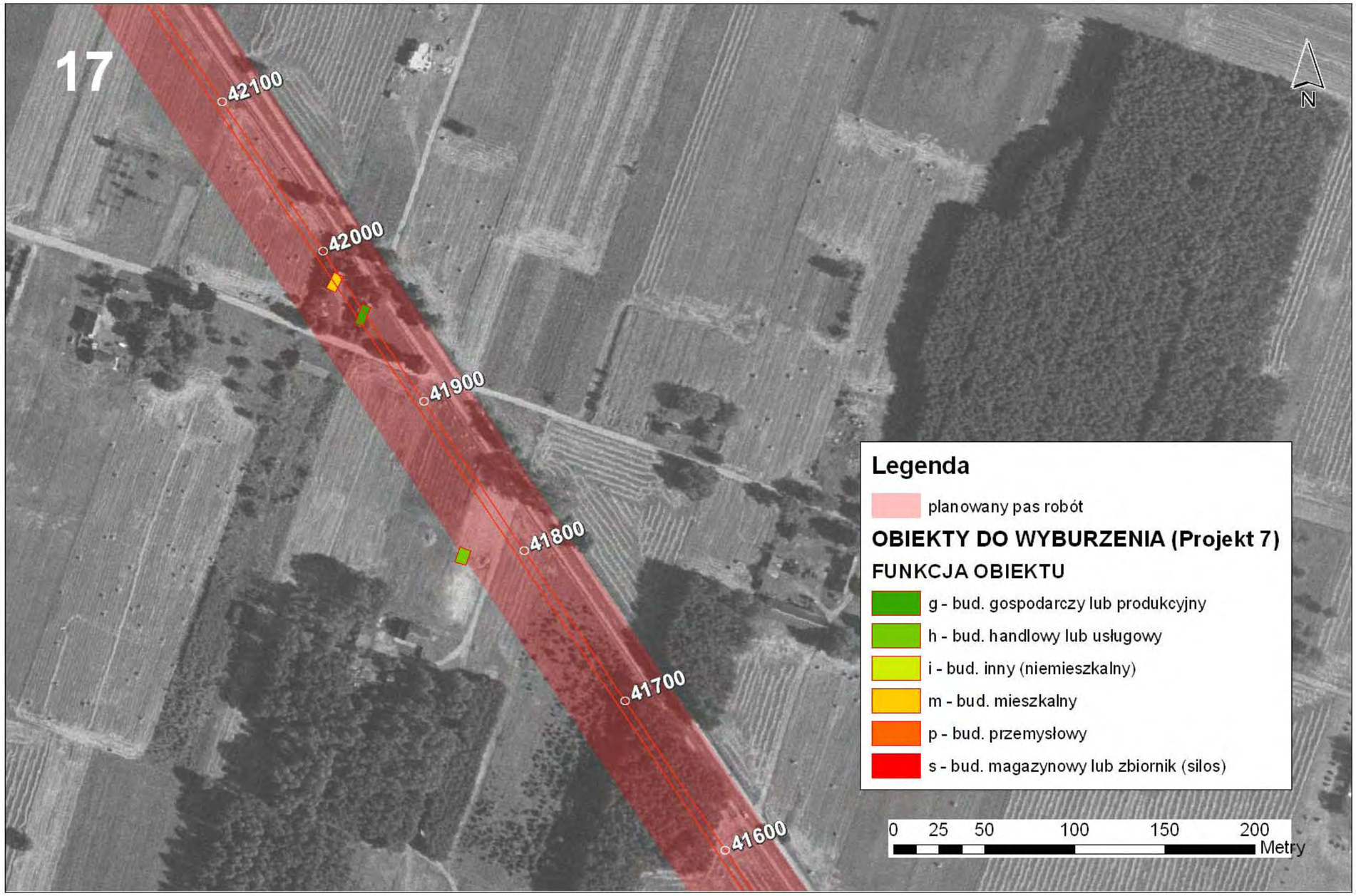

12
34600
34500
34400
34300
34200
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

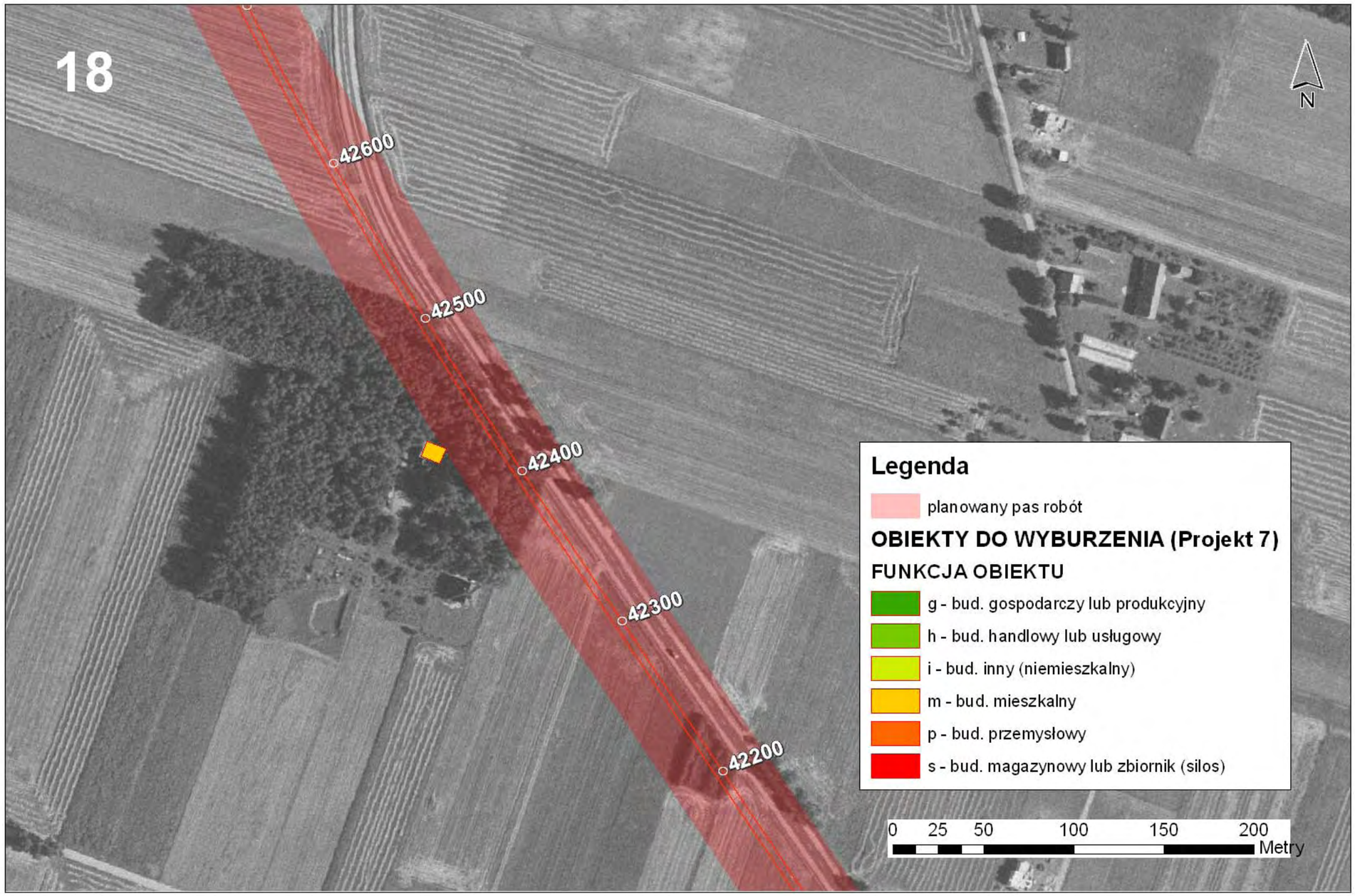

13
35300
35200
35100
35000
34900
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

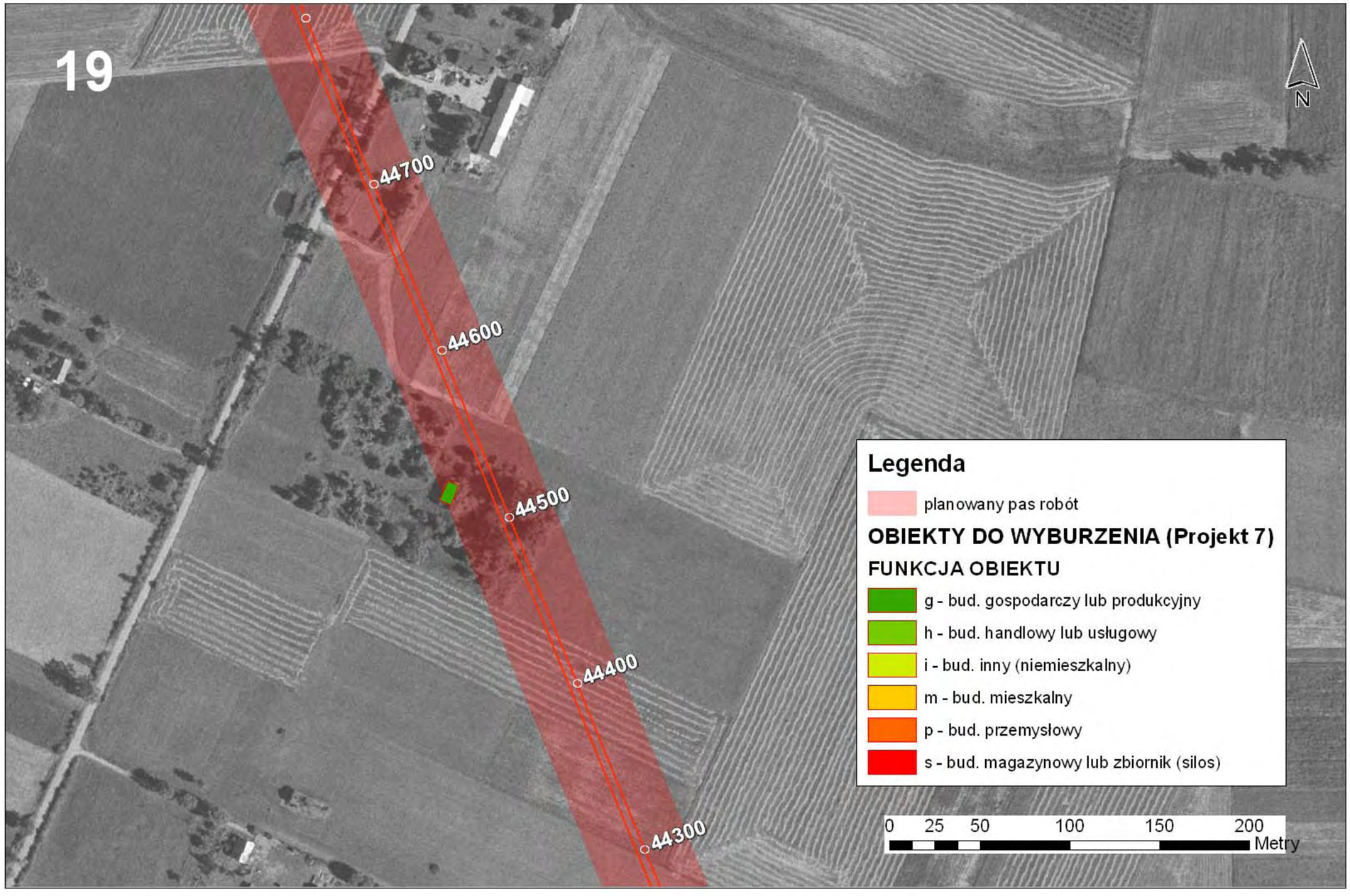

14
N
35700
35600
35500
35400
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

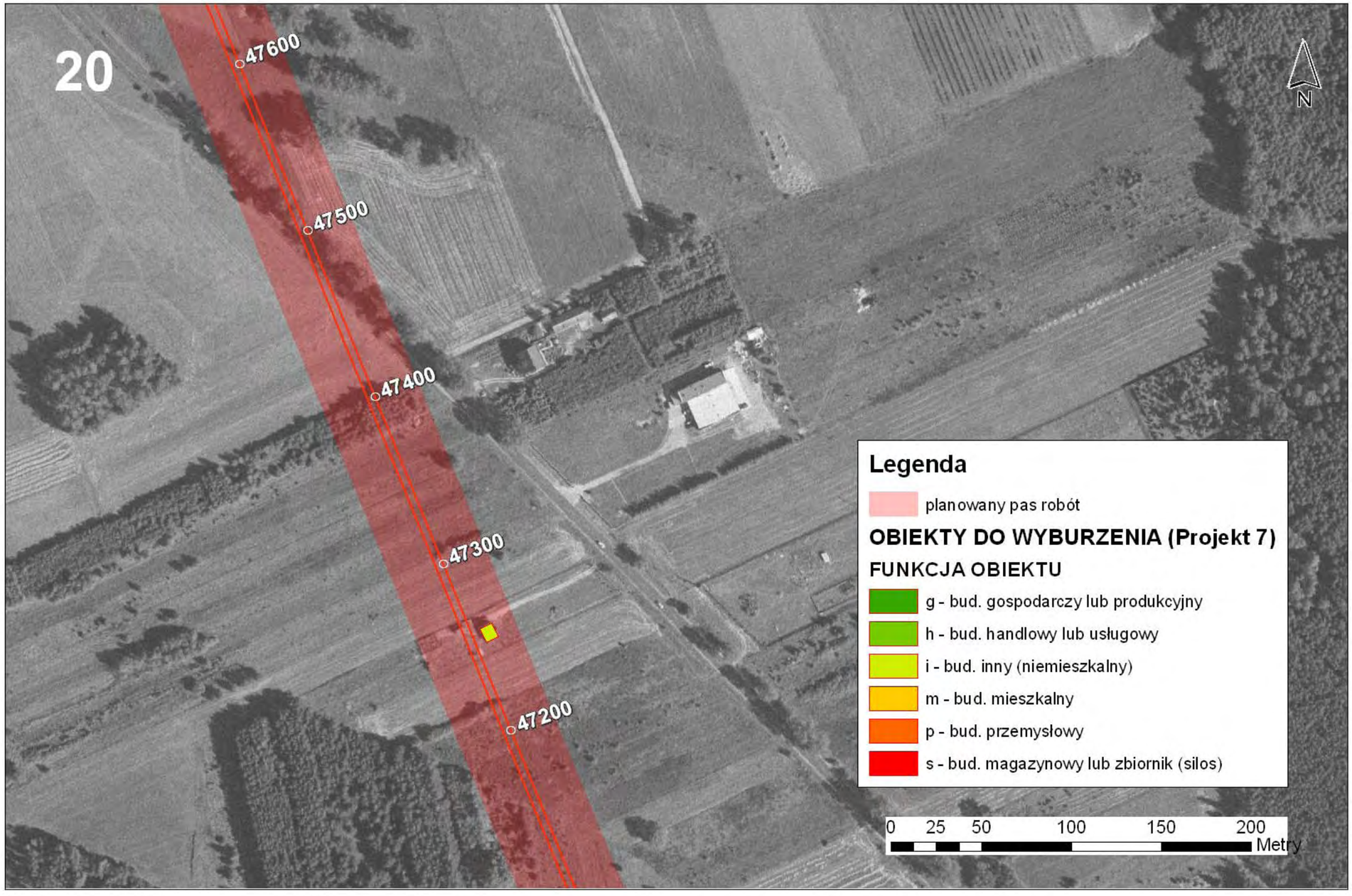

15
36300
36200
36100
36000
35900
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

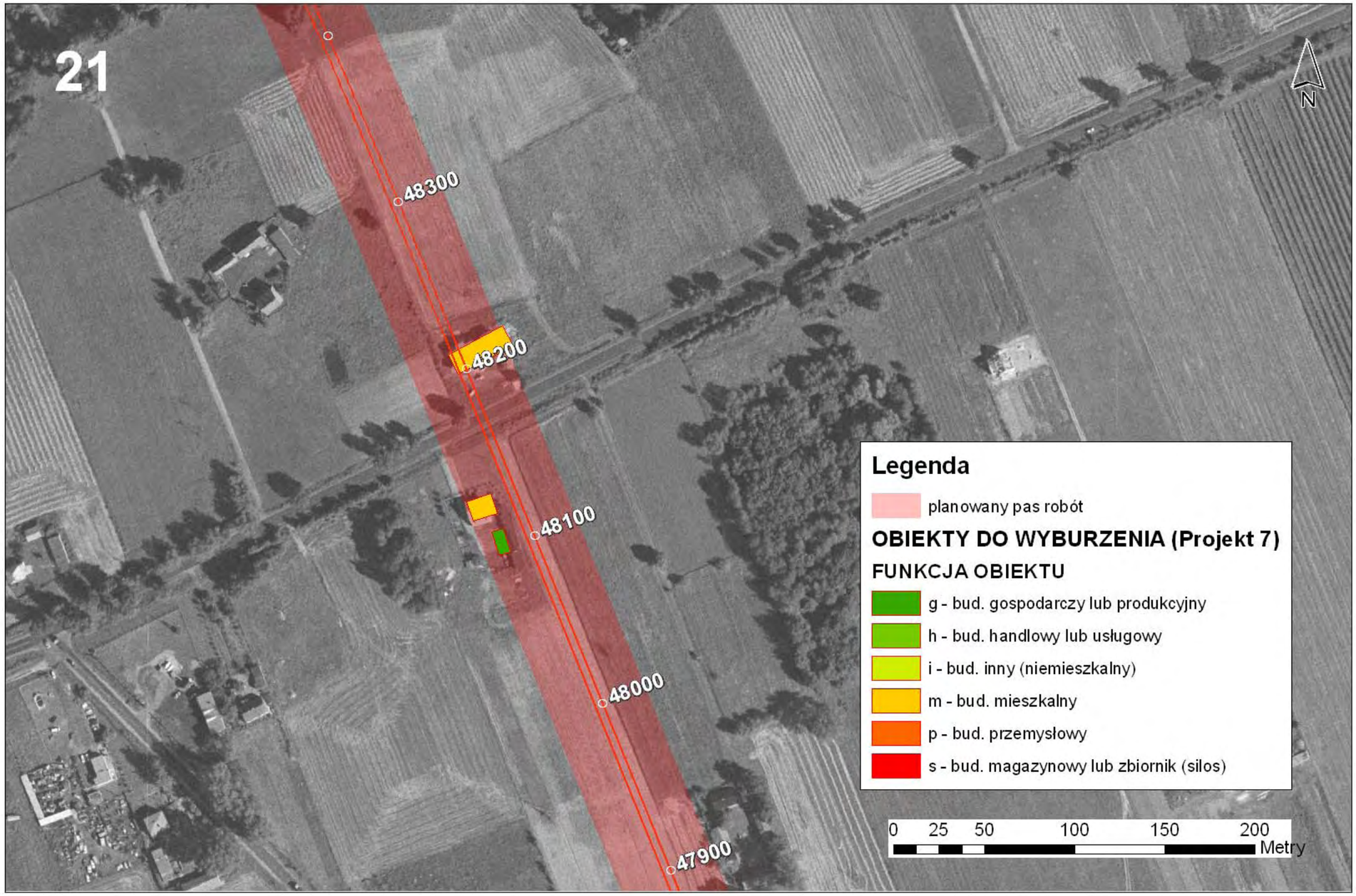

16
38300
38200
38100
38000
37900
37800
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

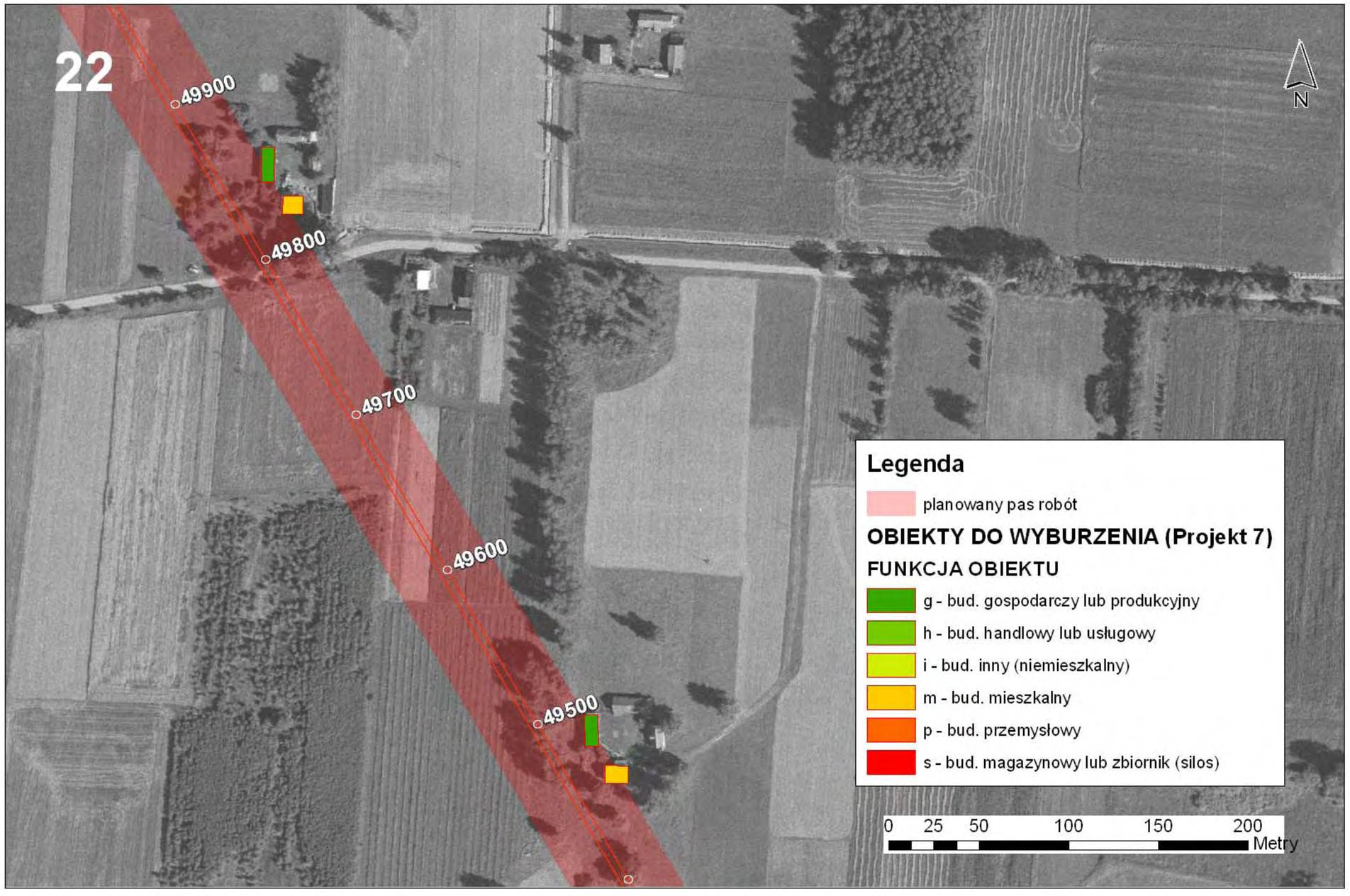

17
42100
42000
41900
41800
41700
41600
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

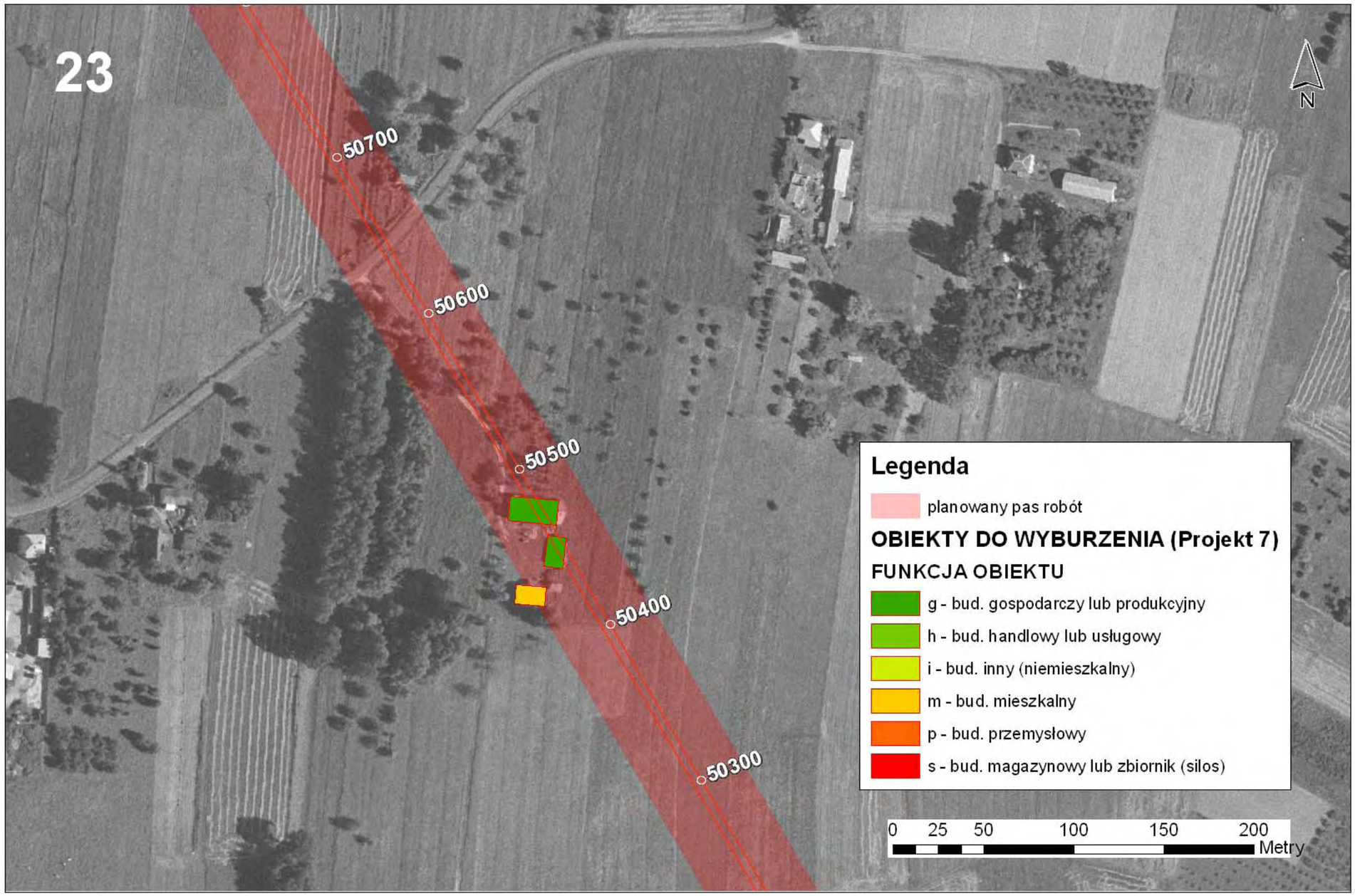

18
42600
42500
42400
42300
42200
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

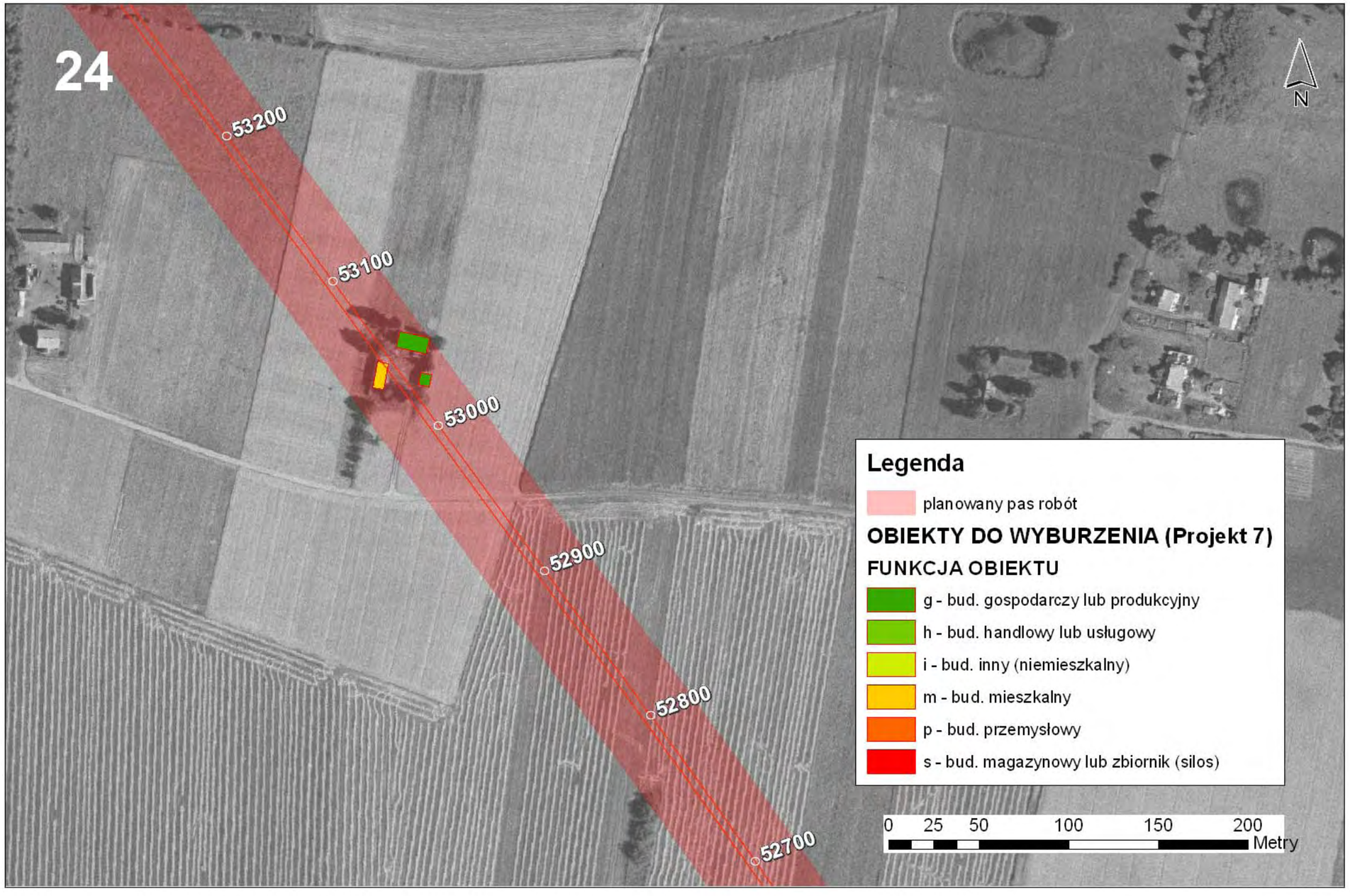

19
44700
44600
44500
44400
44300
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

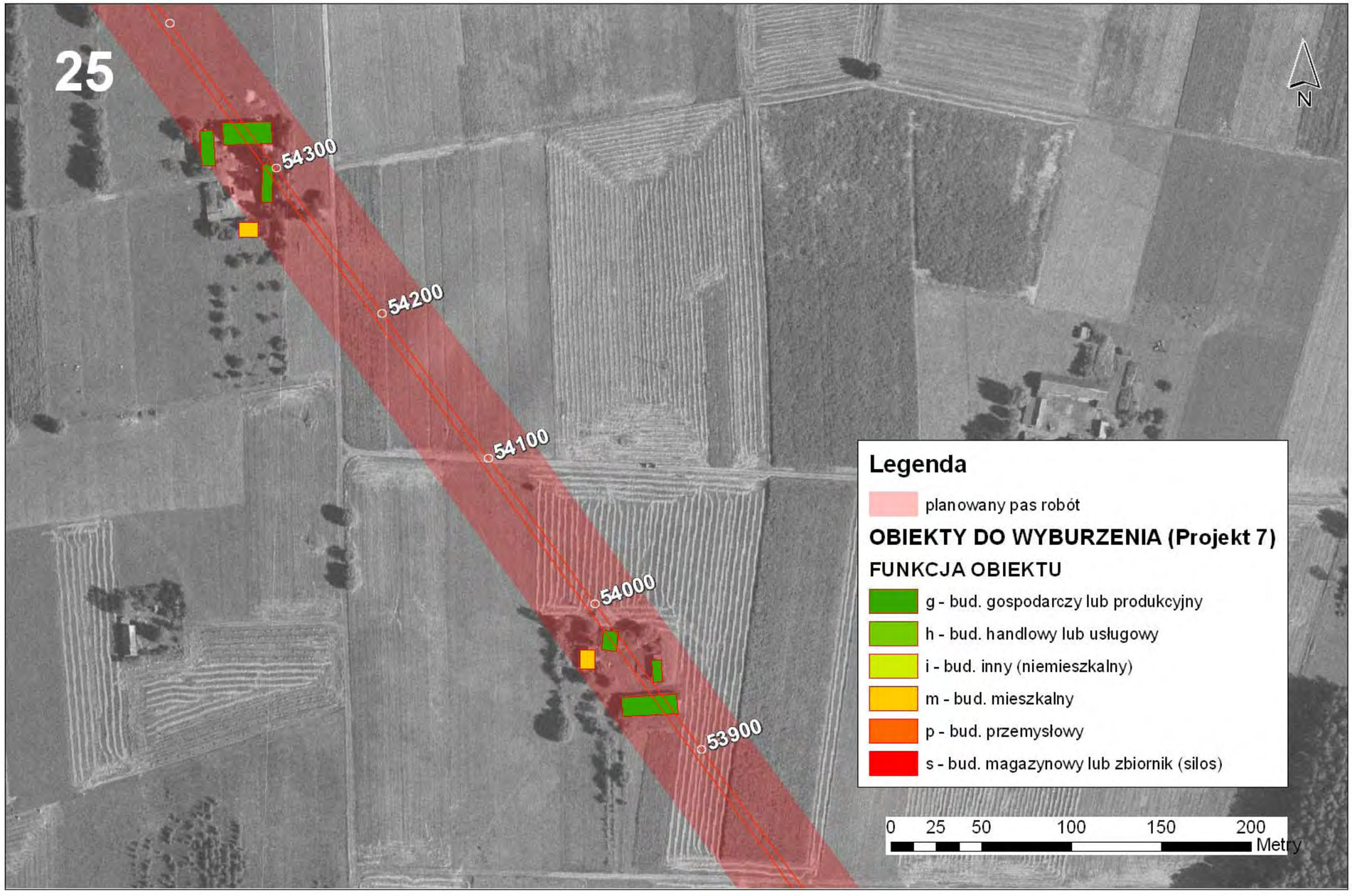

20
47 600
47 500
47 400
47 300
47 200
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry


21
48300
48200
48100
48000
47900
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry


22
49900
49800
49700
49600
49500
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry


23
50700
50600
50500
50400
50300
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry


24
53200
53100
53000
52900
52800
52700
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry


25
54300
54200
54100
54000
53900
N
Legenda
planowany pas robót
OBIEKTY DO WYBURZENIA (Projekt 7)
FUNKCJA OBIEKTU
g - bud. gospodarczy lub produkcyjny
h - bud. handlowy lub usługowy
i - bud. inny (niemieszkalny)
m - bud. mieszkalny
p - bud. przemysłowy
s - bud. magazynowy lub zbiornik (silos)
0 25 50 100 150 200
Metry

DECYZJE O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

Warszawa, dnia 10 czerwca 2010 r.

RDOŚ-14-WOOŚ-II-MW-6613-218/09

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret drugie oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś"), a także § 2 ust. 1 pkt 27 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa"), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 października 2009 r. Pani Izabeli Ostrowskiej – Jankowicz - przedstawiciela firmy Poyry Infra Sp. z o.o., będącej Pełnomocnikiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i budowie (modernizacji) linii średnicowej w układzie dalekobieżnym (linia nr 1 i 2) i w układzie podmiejskim (linia 447 i 448) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, łącznie ze stacjami oraz przystankami i tunelem średnicowym w układzie dalekobieżnym i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i budowie infrastruktury kolejowej linii średnicowej w układzie dalekobieżnym (linie nr 1 i 2) oraz podmiejskim (linie nr 447 i 448) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia. Zakres planowanych do realizacji prac obejmuje modernizację nawierzchni torowej torów szlakowych linii nr 1, 2, 447 i 448 i stacyjnych, peronów (stacji: Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia, przystanków osobowych: Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion), budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, elektroenergetyki, teletechniki, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przejść podziemnych z dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się i obiektów inżynieryjnych, w tym m.in. dwóch kładek dla pieszych łączących Al. Jerozolimskie z ulicami Miedzianą i Platynową, trzech przejść podziemnych dla pieszych na stacjach i przystankach: Warszawa Zachodnia, p.o. Warszawa Stadion, Warszawa Wschodnia, tunelu bagażowego na stacji Warszawa Zachodnia, tunelu średnicowego w układzie dalekobieżnym i układzie podmiejskim (część zachodnia), mostu średnicowego przez Wisłę i wiaduktów nad ulicami: Solec, Kruczkowskiego, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wybrzeże Szczecińskie, Sokola (dojazd do Stadionu Narodowego), Zamoyskiego i Targową.

Analizowana inwestycja położona jest w całości w granicach miasta stołecznego Warszawy. Usytuowana jest zarówno po zachodniej, jak i wschodniej stronie Wisły. Linia średnicowa przebiega po terenach położonych w centrum aglomeracji warszawskiej w obrębie dzielnic: Włochy, Ochota, Wola, Śródmieście, Praga Północ, Praga Południe, Targówek. Linie przebiegają od stacji Warszawa Zachodnia wzdłuż Al. Jerozolimskich, następnie przekraczają Wisłę mostem średnicowym i dalej biegną wzdłuż ulicy Sokolej i Kijowskiej do stacji Warszawa Wschodnia. Na odcinku od ulicy Żelaznej do przystanku osobowego Warszawa Powiśle linia średnicowa przebiega w tunelu na długości około 2,280 km.

Celem przebudowy linii średnicowej jest przywrócenie jej nominalnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych w obszarze intensywnych przewozów pasażerskich. Zakładanym efektem końcowym realizacji inwestycji będzie likwidacja ograniczeń prędkości, poprawa oferty przewozowej przewoźników takich, jak PKP, SKM, PR w ruchu pasażerskim podmiejskim i dalekobieżnym poprzez m.in. modernizację stanu nawierzchni torowej, budowę urządzeń ochrony środowiska oraz realizację infrastruktury towarzyszącej (mała architektura).

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1) prace budowlane (w tym transport materiałów budowlanych) uciążliwe akustycznie w pobliżu miejsc ochrony akustycznej prowadzić w miarę możliwości w porze dziennej (tj. od 6.00 do 22.00);
2) zaplecze budowy (w szczególności park maszynowy, podręczne składy paliwa, baza i miejsca składowania odpadów) zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami chronionymi, z dala od ewentualnych stanowisk zwierząt i roślin chronionych;
3) na etapie prac budowlanych należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego; wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie emisji spalin i małej uciążliwości akustycznej;
4) opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów);
5) w trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w miarę możliwości), systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów);
6) plac budowy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawienia w tym zakresie;
7) wyposażyć plac budowy i zaplecze techniczno – socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia;
8) odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi;
9) odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt;

10) odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach ustawionych w wyznaczonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom;
11) odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom;
12) lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć oraz inne zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, przekazywać uprawionym odbiorcom do unieszkodliwienia;
13) zapewnić pracownikom pomieszczenia sanitarne i socjalne;
14) ścieki sanitarne powinny być gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone odpowiednimi pojazdami do najbliższej oczyszczalni ścieków;
15) na etapie eksploatacji należy utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych; dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń zapewniających skuteczność działania poziomego drenażu odwadniającego; osadniki studzienek zbiorczych oraz osadniki zawiesiny ogólnej należy systematycznie opróżniać z nagromadzonych osadów; czynności konserwacyjne powinien prowadzić podmiot posiadający stosowane uprawienia;
16) prace związane z przebudową mostu (na odcinku od ul. Wybrzeże Kościuszkowskie) oraz przebudową linii kolejowej na odcinku około 600 m na wschód od ul. Wybrzeże Szczecińskie (odcinek zlokalizowany wzdłuż ul. Sokolej do wysokości drugiego basenu Portu Praskiego) należy rozpocząć poza sezonem lęgowym ptaków, a więc w okresie od początku września do końca lutego;
17) wycinka drzew i krzewów (w pasie do 30 metrów od krawędzi mostu w górę i w dół rzeki) winna być ograniczona do niezbędnego minimum; wycinkę drzew i krzewów na omawianym terenie należy zrealizować tylko tam, gdzie jest to konieczne z uwagi na potrzebę zwiększenia dostępności terenu w momencie prowadzenia prac remontowo-budowlanych, poza sezonem wegetacyjnym; jeżeli istnieje taka możliwość, kłody drzew (w szczególności te spróchniałe) należy pozostawić w danym miejscu do ich naturalnego rozkładu;
18) prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia winny być prowadzone ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego, podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew i krzewów; glebę w pobliżu drzew należy zabezpieczyć betonowymi płytami i balami drewnianymi;
19) realizacja zamierzenia nie może skutkować regulacją rzeki, nie może również spowodować zwężenia jej koryta;
20) na etapie realizacji inwestycji należy zagwarantować drożność korytarza migracji, jakim jest międzywale rzeki Wisły, poprzez zapewnienie możliwości przemieszczania się drobnych zwierząt po suchym terenie;
21) po zakończeniu prac teren inwestycji należy uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej, teren należy oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować; należy rozebrać istniejące nawierzchnie placów i dróg, zaorać i zbronować rekultywowany teren oraz przykryć go warstwą humusu o grubości 10-25 cm; w przypadku braku humusu należy zastosować inny aktywator roślin np. kompost; następnie należy wprowadzić roślinność zgodną z danym siedliskiem;
22) drzewa przed wycinką należy przebadać na obecność chronionej entomofauny, a w przypadku jej wykrycia zastosować się do przepisów o ochronie przyrody z zakresu ochrony gatunkowej.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś:

1) wykonać ekrany akustyczne o wysokości 4,5 m zgodnie z lokalizacją przedstawioną w raporcie:
   - E1 ekran na odcinku od km 2+206 do km 2+486 po stronie lewej,
   - E2 ekran na odcinku od km 0+818 do km 1+039 po stronie lewej
   - E3 ekran na odcinku od km 1+680 do km 2+121 po stronie lewej,
   - E9 ekran na odcinku od km 2+676 do km 2+975 po stronie lewej (podjęcie decyzji o budowie ekranu mającego za zadanie chronić tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego można przełożyć do momentu doprowadzenia ww. terenów do funkcji rekreacyjnej),

   - E11 ekran na odcinku od km 3+086 do km 3+278 po stronie lewej (podjęcie decyzji o budowie ekranu mającego za zadanie chronić tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego można przełożyć do momentu doprowadzenia ww. terenów do funkcji rekreacyjnej).
   - E4 ekran na odcinku od km 3+687 do km 4+003 po stronie lewej,
   - E6 ekran na odcinku od km 1+932 do km 2+121 po stronie prawej,
   - E7 ekran na odcinku od km 3+693 do km 4+104 po stronie prawej,
   - E8 ekran na odcinku od km 4+280 do km 4+540 po stronie prawej (ze względu na potencjalne występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu tylko w porze nocnej, podjęcie decyzji o posadowieniu ekranu zaleca się w oparciu o wyniki analizy porealizacyjnej, decyzja powinna zostać wydana w ciągu 1,5 roku od dnia oddania inwestycji do użytkowania).

2) ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste, w szczególności zbudowane z elementów drewnianych, bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych lub typu zielona ściana; tam, gdzie istnieje taka możliwość ekrany po zewnętrznej stronie należy obsadzić roślinnością odporną na niekorzystne warunki miejskie;
3) zastosować zabezpieczenia wibroakustyczne (urządzenia antywibracyjne) o parametrach technicznych i w lokalizacjach zgodnych z podanymi poniżej:
   - dwustopniowa wibroizolacja złożona z systemu EBS i mat wibroizolacyjnych w miejscu, gdzie inwestycja przebiega w tunelu średnicowym linia nr 2 od km 0+345 do km 1+680 zlokalizowanym od skrzyżowania ulic Lindleya i Towarowej z Alejami Jerozolimskimi do skrzyżowania ulicy Smolnej z Alejami Jerozolimskimi, na stacji Warszawa Centralna linia nr 1 i 2 oraz na linii kolejowej nr 448 od km 0,582 do km 0,000 strona zachodnia i od km 0,00 do km 0,404 strona wschodnia;
   - wibroizolacyjne maty podtłuczniowe pod wszystkimi czterema torami na odcinku ok. 300 m od jezdni ul. Leona Kruczkowskiego (szpital), wzdłuż budynków szpitala a następnie w sąsiedztwie budynku przy ul. Solec 36A;
   - wibroizolacyjne maty podtłuczniowe pod co najmniej dwoma torami na odcinku ok. 500 m od jezdni ul. Targowej, wzdłuż budynków przy ul. Lubelskiej 33 i ul. Lubelskiej 30/32, usytuowanymi najbliżej tych budynków;
4) wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne;
5) w celu wykluczenia możliwości przyciągania owadów, a tym samym zwiększenia ryzyka kolizji pociągów z ptakami, na moście przez rzekę Wisłę oraz w odległości 100 m od mostu w obu kierunkach, jako oświetlenie linii kolejowej należy zastosować lampy sodowe.

II. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

III. Nakładam na wnioskodawcę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w terminie 9 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych i wibroakustycznych.
W przypadku wystąpienia przekroczeń norm należy zastosować dodatkowe zabezpieczenia techniczne. Pomiary poziomu hałasu powinny być przeprowadzone przede wszystkim na terenach z zabudową chronioną akustycznie (budynki mieszkalne, szpitale, obiekty oświaty oraz opieki społecznej). Natomiast pomiary kontrolne drgań należy przeprowadzić w budynkach narażonych na uciążliwości wibracyjne. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 23 października 2009 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek Pani Izabeli Ostrowskiej – Jankowicz - przedstawiciela firmy Poyry Infra Sp. z o.o., będącej Pełnomocnikiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.- z dnia 23 października 2009 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i budowie (modernizacji) linii średnicowej w układzie dalekobieżnym (linia nr 1 i 2) i w układzie podmiejskim (linia 447 i 448) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, łącznie ze stacjami oraz przystankami i tunelem średnicowym w układzie dalekobieżnym.

Rodzaj inwestycji i fakt zakwalifikowania jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko potwierdziły – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret drugie ustawy ooś – właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 2 ust. 1 pkt 27 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksami;
- poświadczone kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- pełnomocnictwo;

a także uzyskano wymaganą zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 9 marca 2010 r., znak: ZNS.713-219-2/10.EG, zawierającą uwagi na temat koniecznych do spełnienia w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Przeprowadzona analiza – o której mowa powyżej – potwierdziła, że treść przedłożonego raportu wraz z aneksami jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił wszystkie ww. ustalenia zawarte w raporcie i określił na ich podstawie:

1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt I.1 sentencji decyzji);
2) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt I.2 sentencji decyzji);
3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt I.3 sentencji decyzji).

Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i prorozwojowego. Zgodnie z nimi wystosowane obostrzenia można umotywować w przedstawiony poniżej sposób:

- Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Mając zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji zaplecze budowy należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej (pkt I.2. ust. 2) sentencji decyzji), a prace w pobliżu miejsc ochrony akustycznej prowadzić w miarę możliwości poza porą nocną (pkt I.2. ust 1) sentencji decyzji) przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej (I.2. ust. 3) sentencji decyzji). W celu minimalizacji wpływu fazy budowy na środowisko i zdrowie ludzi, należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie

oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów) (pkt I.2. ust. 4) sentencji decyzji). Uciążliwości związane z realizacją przebudowywanej linii kolejowej będą miały charakter okresowy i ustąpią w momencie ukończenia etapu realizacji przedsięwzięcia.

- Hałas generowany przez ruch kolejowy w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na niektórych terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia tego oddziaływania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych, według parametrów technicznych i zgodnie z lokalizacją zawartą w raporcie (pkt I.3. ust.1) sentencji decyzji). W celu ograniczenia wpływu drgań na budynki przy Al. Jerozolimskich 28, ul. Smolnej 9, ul. Lubelskiej 30/32, ul. Lubelskiej 33, ul. Leona Kruczkowskiego (szpital) oraz ul. Solec 36A, spowodowanych przez ruch kolejowy zostanie zastosowana nawierzchnia bezpodsypkowa z matami wibroizolacyjnymi, zgodnie z lokalizacją zawartą w załączniku do raportu (pkt I.3. ust 3) sentencji decyzji).
  Pod względem uciążliwości akustycznej eksploatacja linii średnicowej nie będzie stwarzać zagrożenia dla zdrowia okolicznych mieszkańców jeżeli spełnione zostaną powyższe warunki. Ponadto wyniki przeprowadzonej analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt III. sentencji decyzji, umożliwią dokładne ustalenie lokalizacji ekranów akustycznych, o których mowa w pkt. I.3 ust. 1) sentencji decyzji oraz pozwolą na zweryfikowanie skuteczności zastosowanych mat antywibracyjnych, o których mowa w pkt I.3. ust. 3 sentencji decyzji, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przebudowywaną linią kolejową, a także umożliwią zaprojektowanie i wykonanie dodatkowych zabezpieczeń wibroakustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu i drgań w środowisku w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu i drgań na skutek eksploatacji przedsięwzięcia.
- W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Ponadto, podczas prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych może wystąpić zjawisko pylenia. Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych możliwe jest zmniejszenie ww. uciążliwości poprzez zachowanie wysokiej kultury robót polegającej w szczególności na odizolowaniu terenu inwestycji ogrodzeniem, systematycznym sprzątaniu placu budowy, zraszaniu wodą plac budowy, ograniczeniu prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnym ładowaniu materiałów sypkich na samochody, przykrywaniu plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt I.2. ust. 5) sentencji decyzji), a także poprzez zastosowanie sprzętu o możliwie najlepszych parametrach ekologicznych (pkt I.2. ust. 3) sentencji decyzji) - uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych.
- W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie linii kolejowej należy zastosować odpowiednie środki organizacyjne i techniczne m.in. plac budowy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, a w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowane uprawienia w tym zakresie (pkt I.2. ust. 6) sentencji decyzji). Ponadto w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno-higieniczny i bezpieczeństwa pracy na terenie budowy, niezbędne jest wyposażenie zaplecza budowy w pomieszczenia sanitarne i socjalne (pkt I.2. ust. 13) sentencji decyzji). Ścieki sanitarne powinny być natomiast gromadzone w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywożone odpowiednimi pojazdami do najbliższej oczyszczalni ścieków (pkt I.2. ust 14) sentencji decyzji).
- W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania na etapie eksploatacji planowanej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne należy prowadzić prawidłową gospodarkę wodno – ściekową tj. utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych, dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń zapewniających skuteczność działania poziomego drenażu odwadniającego. Osadniki studzienek zbiorczych oraz osadniki zawiesiny ogólnej należy systematycznie opróżniać z nagromadzonych osadów. Czynności konserwacyjne powinien prowadzić podmiot posiadający stosowane uprawienia (pkt I.2. ust. 15) sentencji decyzji).

Przy wykonaniu zaproponowanych urządzeń ochronnych inwestycja nie powinna spowodować niekorzystnych zmian w środowisku gruntowo-wodnym.

- W celu uniknięcia i ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu linii kolejowej – związanego z odpadami powstającymi w trakcie prowadzenia prac budowlanych i rozbiórkowych na etapie realizacji inwestycji, w tym odpadami niebezpiecznymi i mogącymi powstać w wyniku poważnej awarii, a także odpadami powstającymi na skutek eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej – należy racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, wyposażając plac budowy i zaplecze techniczno-socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia (pkt I.2. ust. 7) sentencji decyzji). Na etapie prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany (gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi), powstające w trakcie robót ziemnych należy w jak największym stopniu wykorzystywać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom (pkt I.2. ust. 8) sentencji decyzji). Odpady niebezpieczne należy gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom; miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt (pkt I.2. ust. 9) sentencji decyzji). Odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach ustawionych w wyznaczonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom (pkt I.2. ust. 10) sentencji decyzji). Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom (pkt I.2. ust.11) sentencji decyzji). Ponadto w projekcie budowlanym należy uwzględnić wykonanie planowanego przedsięwzięcia z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość, i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne (pkt I.3. ust. 4) sentencji decyzji). Lampy fluorescencyjne i inne odpady zawierające rtęć oraz inne zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, przekazywać uprawionym odbiorcom do unieszkodliwienia (pkt I.2. ust. 12) sentencji decyzji).
  W wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji linii kolejowej, zgodnie z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji - oddziaływanie na środowisko związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na tereny położone w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.
- Prace związane z przebudową mostu średnicowego prowadzone będą w obszarze Natura 2000 na odcinku około 500 m. Realizacja zamierzenia może spowodować na etapie budowy i eksploatacji bezpośrednie niszczenie siedlisk ptaków (wycinka drzew) i pogorszenie ich stanu (hałas). Jednym z zagrożeń jest również możliwość kolizji ptaków z pojazdami. W celu ograniczenia i zminimalizowania ewentualnych negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze w niniejszej decyzji określono następujące warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, m.in.: ograniczenia do niezbędnego minimum wycinki drzew i krzewów i prowadzenia jej poza sezonem wegetacyjnym (pkt I.2. ust. 17) sentencji decyzji), czy też montażu nieprzezroczystych ekranów akustycznych (pkt I.3. ust. 2) sentencji decyzji).
  Jednocześnie w celu ograniczenia oddziaływania prac na chronione gatunki ptaków nałożono warunek rozpoczęcia prac w rejonie obszaru Natura 2000 poza sezonem lęgowym oraz lokalizacji baz sprzętowych i składowisk materiałów poza terenami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody oraz z dala od ewentualnych stanowisk zwierząt i roślin chronionych (pkt I.2. ust. 2) sentencji decyzji). W celu wykluczenia możliwości przyciągania owadów, a tym samym zwiększenia ryzyka kolizji pociągów z ptakami, na moście przez rzekę Wisłę oraz w odległości 100 m od mostu w obu kierunkach jako oświetlenie linii kolejowej należy zastosować lampy sodowe (pkt I.3. ust. 5) sentencji decyzji). Wycinka roślinności w odległości 30 m w górę i dół rzeki po praskiej stronie rzeki Wisły jest uzasadniona względami bezpieczeństwa przejazdów pociągów i konstrukcji samego mostu. W związku z powyższym zaakceptowano wycinkę, ograniczając jednocześnie termin wykonania ww. robót (poza sezonem wegetacyjnym). Jeżeli zaistnieje taka

możliwość, kłody drzew (w szczególności spróchniałe) należy pozostawić w danym miejscu do ich naturalnego rozkładu (pkt I.2. ust. 17) sentencji decyzji). Ze względu na możliwe występowanie chronionej entomofauny nakazano wykonanie rozeznania entomologicznego przed wycinką drzew (pkt I.2. ust. 22) sentencji decyzji).

W celu ochrony istniejącego drzewostanu przed ewentualnym uszkodzeniem zalecono prace w bliskim ich sąsiedztwie prowadzić ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Dodatkowo podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi np. osłaniać pnie drzew, zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew i krzewów. W celu uniemożliwienia nadmiernego zagęszczenia gleby przez pojazdy i maszyny robocze glebę w pobliżu drzew należy zabezpieczyć betonowymi płytami i balami drewnianymi (pkt I.2. ust. 18) sentencji decyzji).

W celu zapewnienia ekologicznej funkcji doliny rzecznej, w tym jako miejsca występowania i migracji zwierząt, należy nie podejmować regulacji rzeki oraz zwężania jej koryta (pkt I.2. ust. 19) sentencji decyzji). Na etapie realizacji inwestycji należy także zagwarantować drożność korytarza migracji, jakim jest międzywale rzeki Wisły, poprzez zapewnienie możliwości przemieszczania się drobnych zwierząt po suchym terenie (pkt I.2. ust. 20) sentencji decyzji). Po zakończeniu prac teren inwestycji należy uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej, teren należy oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować, należy rozebrać istniejące nawierzchnie placów i dróg, zaorać i zbronować rekultywowany teren oraz przykryć go warstwą humusu o grubości 10-25 cm. W przypadku braku humusu należy zastosować inny aktywator roślin np. kompost. Następnie należy wprowadzić roślinność zgodną z danym siedliskiem (pkt I.2. ust.21) sentencji decyzji). Na etapie prac budowlanych należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, (pkt I.2. ust.3) sentencji decyzji).

Inwestycja stanowi przebudowę i modernizację istniejącej już trasy więc nie wpłynie znacząco na zmianę krajobrazu w rejonie inwestycji. Realizacja zamierzenia pod powyższymi warunkami nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary chronione.

Organ analizując zebrany w sprawie materiał dowodowy i ustalając na jego podstawie charakter i skalę przedsięwzięcia oraz wielkość i zakres jego oddziaływania na środowisko doszedł do przekonania, że:

- posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko;
- ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- nie istnieje możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

i w konsekwencji odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt II sentencji decyzji).

Analizując dostarczone materiały dowodowe i rozpoznaną na ich podstawie charakterystykę oraz skalę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia a także proponowane działania zapobiegające negatywnym jego wpływom, organ stwierdził konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie pomiarów hałasu i emisji drgań oraz oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych i wibroakustycznych po upływie 9 miesięcy od dnia oddania linii średnicowej do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (pkt III. sentencji decyzji).

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia (obwieszczenie o wszczęciu postępowania, obwieszczenie o wystąpieniu o opinię do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, obwieszczenie o przystąpieniu do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, obwieszczenie o zakończeniu zbierania materiału dowodowego, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku informacji o wydanej

w sprawie decyzji). Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Wola, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Ochota, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Śródmieście, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Praga Południe, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Praga Północ, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Targówek, siedziby PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oddział regionalny w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z zebraną w postępowaniu dokumentacją.

Zgodnie z art. 30 ustawy ooś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Wola, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Ochota, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Śródmieście, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Praga Południe, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Praga Północ, Urzędu m. st. Warszawy Dzielnicy Targówek, siedziby PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oddział regionalny w Warszawie oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W przewidzianym do tego 21-dniowym terminie, tj. w okresie od 1 kwietnia 2010 r. do 21 kwietnia 2010 r. oraz poza nim nie wpłynęły do organu żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 7 stycznia 2010 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek (znak: Poyry/34/2010) Pani Izabeli Ostrowskiej-Jankowicz – Pełnomocnika PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Pełnomocnik swoją prośbę uzasadnił w następujący sposób. Planowana inwestycja jest wykonywana w ramach trybu ustalenia lokalizacji linii kolejowej (ULLK) oraz związana jest z przygotowaniem w Polsce Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012. Linia średnicowa wraz z przyległymi szlakami układu dalekobieżnego i podmiejskiego na całej swej długości jest linią znaczenia państwowego i stanowi kluczowy element infrastruktury w Warszawskim Węźle Kolejowym. Pełni ona jednocześnie istotną rolę w komunikacji zarówno dalekobieżnej, jak w komunikacji regionalnej, łącząc miejscowości podwarszawskie z aglomeracją miejską. Ze względu na częstotliwość kursowania pociągów stan linii wymaga cyklicznych, corocznych nakładów na poprawę stanu technicznego. Celem modernizacji linii średnicowej jest zatem przywrócenie i polepszenie jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych w obszarze bardzo intensywnych przewozów pasażerskich. Zakładanym efektem będzie zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, poprawa warunków jazdy (komfortu) oraz likwidacja ograniczeń prędkości. Ostatecznym efektem będzie poprawa oferty przewozowej przewoźników takich, jak PKP, SKM, PR w ruchu pasażerskim podmiejskim i dalekobieżnym. Ponadto modernizacja ułatwi utrzymanie bieżącej infrastruktury oraz przystosuje ją do obecnych przepisów Unii Europejskiej. Przedmiotowa inwestycja wykonywana jest na EURO 2012 i zaliczana jest do ważnych inwestycji państwowych. Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny i ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 i powiązania między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy ooś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Wniosek ten powinien być złożony nie później

niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra [illegible]owska

Załączniki:
1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:
1. Pełnomocnik: Pani Izabela Ostrowska – Jankowicz
   POYRY INFRA Sp. z o.o.
   ul. Krupnicza 5/1, 31-123 Kraków.
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

Warszawa, dnia 10 czerwca 2010 r.

RDOŚ-14-WOOŚ-II-MW-6613-218/09

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.)

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie i budowie infrastruktury kolejowej linii średnicowej w układzie dalekobieżnym (linie nr 1 i 2) oraz podmiejskim (linie nr 447 i 448) na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia. Zakres planowanych do realizacji prac obejmuje modernizację nawierzchni torowej torów szlakowych linii nr 1, 2, 447 i 448 i stacyjnych, peronów (stacji: Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia, przystanków osobowych: Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion), budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, elektroenergetyki, teletechniki, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przejść podziemnych z dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się i obiektów inżynieryjnych, w tym m.in. dwóch kładek dla pieszych łączących Al. Jerozolimskie z ulicami Miedzianą i Platynową, trzech przejść podziemnych dla pieszych na stacjach i przystankach: Warszawa Zachodnia, p.o. Warszawa Stadion, Warszawa Wschodnia, tunelu bagażowego na stacji Warszawa Zachodnia, tunelu średnicowego w układzie dalekobieżnym i układzie podmiejskim (część zachodnia), mostu średnicowego przez Wisłę i wiaduktów nad ulicami: Solec, Kruczkowskiego, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wybrzeże Szczecińskie, Sokoła (dojazd do Stadionu Narodowego), Zamoyskiego i Targową.

Ponadto w zakres inwestycji wchodzą prace związane z budową niekonwencjonalnej, bezpodsypkowej nawierzchni z wibroizolacją w tunelu średnicowym i na stacji Warszawa Centralna oraz przebudową przystanku osobowego Warszawa Śródmieście i Warszawa Ochota.

Analizowana inwestycja położona jest w całości w granicach miasta stołecznego Warszawy. Usytuowana jest zarówno po zachodniej, jak i wschodniej stronie Wisły. Linia średnicowa przebiega po terenach położonych w centrum aglomeracji warszawskiej w obrębie dzielnic: Włochy, Ochota, Wola, Śródmieście, Praga Północ, Praga Południe, Targówek. Linia przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie następujących ulic:

- odcinek stacja Warszawa Zachodnia – przystanek osobowy Powiśle – ul. Prymasa Tysiąclecia, Tunelowa, Kolejowa, Towarowa, Żelazna, Al. Jerozolimskie;
- odcinek przystanek osobowy Powiśle – stacja Warszawa Wschodnia – ul. Smolna, Jaracza, Solec, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wybrzeże Szczecińskie, Sokoła, Targowa, Sprzeczna, Mackiewicza, Lubelska, Kijowska, Skaryszewska, Zamoyskiego.

Linie przebiegają od stacji Warszawa Zachodnia wzdłuż Al. Jerozolimskich, następnie przekraczają Wisłę mostem średnicowym i dalej biegną wzdłuż ulicy Sokolej i Kijowskiej do stacji Warszawa Wschodnia. Na odcinku od ulicy Żelaznej do przystanku osobowego Warszawa Powiśle linia średnicowa przebiega w tunelu na długości około 2.280 km. Obszar w otoczeniu inwestycji jest mocno zurbanizowany. Występuje tu zarówno zabudowa mieszkalna, jak i przemysłowo – usługowa, a także silnie rozwinięta sieć dróg i linii tramwajowych.

Dla projektowanej nawierzchni torowej w układzie dalekobieżnym przyjęto tor bezstykowy/klasyczny z szyn typu 60E1, natomiast dla projektowanej nawierzchni torowej w układzie podmiejskim przyjęto tor bezstykowy/klasyczny z szyn typu 49E1.

Projektowane parametry techniczne na szlaku linii 1 i 2:

- linia kolejowa magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana;
- maksymalna prędkość V=60 km/h;
- maksymalny dopuszczalny docisk na oś – 221 kN;
- tor bezstykowy - nawierzchnia z szyn typu 60 E1 z przytwierdzeniem typu SB do podkładów strunobetonowych PS-93/PS-94 ułożonych na warstwie tłucznia grubości 0,35 m o frakcji 31,5 mm do 50 mm o wytrzymałości na ściskanie ≥ 160MPa, w tym dolna warstwa o grubości 0,20 m tłucznia staroużytecznego z istniejącej podsypki odglinionej – oczyszczonej;
- moduł wtórny odkształcenia górnej warstwy ochronnej nie mniejszy niż 120MPa, uzyskany warstwą ochronną gr. 0,3-0,35m z niesortu kamienia twardego o frakcji do 31,5mm, dodatkowo - w przypadku modułu odkształcenia podłoża mniejszego od 60 MPa - zbrojoną w połowie grubości geosiatką o wytrzymałości na rozciąganie nie mniejszej niż 80kN/m, jak również zbrojoną geokratą w przypadku modułu odkształcenia nie przekraczającego 35MPa, ułożoną na geowłókninie separacyjnej o wytrzymałości na rozciąganie nie mniejszej niż 16kN/m;
- konstrukcja nawierzchni torowej w tunelu z szyn typu 60 E1 przytwierdzonych do płyty żelbetowej wg opracowania branży konstrukcyjnej.

Projektowane parametry techniczne na szlaku linii 447 i 448:

- linia kolejowa pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana;
- maksymalna prędkość V= 60km/h;
- minimalny istniejący rozstaw osiowy torów szlakowych 3,60 m;
- nawierzchnia torowa toru bezstykowego z szyn typu 49E1 z przytwierdzeniem typu SB do podkładów strunobetonowych typu PS83 ułożonych na warstwie grubości 0,30 m o frakcji 31,5÷50 mm kl. I gat. 1 o wytrzymałości na ściskanie ≥ 160MPa, w tym dolna warstwa o grubości 0,15 m tłucznia z istniejącej warstwy po oczyszczeniu;
- moduł wtórny odkształcenia górnej warstwy ochronnej nie mniejszy niż 100MPa, uzyskany warstwą ochronną gr. 0,30 m z niesortu kamienia twardego o frakcji do 31,5mm, dodatkowo - w przypadku modułu odkształcenia podłoża mniejszego od 60 MPa - zbrojoną w połowie grubości geosiatką o wytrzymałości na rozciąganie nie mniejszej niż 80kN/m, ułożoną na geowłókninie separacyjnej o wytrzymałości na rozciąganie nie mniejszej niż 16kN/m
- na wiaduktach dla zabudowy szyn odbojnicowych zostaną użyte podkłady strunobetonowe PS-94M;
- na łukach o R<300 m szyna prowadząca S49 na płycie Pżb4888.

Podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbędą się również roboty ziemne polegające na:

- wykonaniu koryta (wykopu) dla budowania warstwy ochronnej;
- wyrównaniu istniejącego podłoża gruntowego (nasypu) z wyprofilowaniem i zagęszczeniem do wymaganego wskaźnika dosypanych w wyniku korekty niwelet gruntów piaszczystych.

Ponadto zaplanowane roboty budowlane dotyczące obiektów inżynieryjnych obejmą swoim zakresem takie obiekty, jak:

- tunel średnicowy dla ruchu dalekobieżnego;
- wiadukty kolejowe;
- przejście dolne dla pieszych;
- kładki dla pieszych;
- most średnicowy przez rzekę Wisłę;
- tunel bagażowy;
- przejścia podziemne;

- tunel zaopatrzenia;
- ściany oporowe.

Prace te obejmą swoim zakresem również roboty odwodnieniowe mające na celu wykonanie lub modernizację istniejących odwodnień dla modernizowanych oraz nowopowstałych obiektów oraz wykonanie i modernizację kanalizacji deszczowej. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi również:

- kompleksowa wymiana oświetlenia (m. in. słupy, wysięgniki, oprawy, kable);
- wykonanie nowego oświetlenia peronów i innej infrastruktury towarzyszącej;
- budowa nowej rozdzielnicy peronowej, kompletna wymiana instalacji do elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
- budowa nowych przyłączy energetycznych do budynków kubaturowych;
- przebudowa urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowa fundamentów i kanalizacji kablowej w zakresie sieci trakcyjnej;
- wymiana elementów sieci trakcyjnej, elementów jej zasilania oraz sterowania.

Realizacja inwestycji nie obejmuje odcinka szlaku na linii nr 448 od km 0,404 do km 1,680 gdyż jego przebudowa była wykonana w 2008 roku w oparciu o wykonany projekt przez METROPROJEKT Warszawa.

Celem przebudowy linii średnicowej jest przywrócenie jej nominalnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych w obszarze intensywnych przewozów pasażerskich.

Zakładanym efektem końcowym realizacji inwestycji będzie likwidacja ograniczeń prędkości, poprawa oferty przewozowej przewoźników takich, jak PKP, SKM, PR w ruchu pasażerskim podmiejskim i dalekobieżnym poprzez m.in. modernizację stanu nawierzchni torowej, budowę urządzeń ochrony środowiska oraz realizację infrastruktury towarzyszącej (mała architektura).

Realizacja inwestycji będzie wiązać się z emisją hałasu spowodowaną transportem materiałów budowlanych samochodami ciężarowymi oraz pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Stopień uciążliwości wzdłuż trasy będzie zróżnicowany i może być większy w okolicy budowy węzłów przesiadkowych oraz tam, gdzie będą prowadzone prace rozbiórkowe. Lokalne pogorszenie klimatu akustycznego związane z prowadzeniem tych prac będzie miało charakter przejściowy, ograniczony do czasu trwania robót. Pod względem uciążliwości wibroakustycznej, eksploatacja przebudowywanej linii kolejowej nie będzie stwarzać zagrożenia dla zdrowia okolicznych mieszkańców ze względu na zaprojektowane środki ograniczające negatywne oddziaływanie hałasu i drgań takie, jak budowa ekranów akustycznych oraz zastosowanie nawierzchni bezpodsypkowej i mat wibroizolacyjnych o parametrach i lokalizacji określonych w raporcie.

Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będą maszyny budowlane i sprzęt ciężki oraz unoszony pył z odkrytych powierzchni. Przebudowa linii średnicowej będzie w minimalnym stopniu oddziaływać na stan jakości powietrza i nie będzie powodować przekroczeń wartości dopuszczalnych poza granicą terenu lokalizacji inwestycji. Biorąc pod uwagę przejściowy charakter prac budowlanych należy uznać, że etap ten nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Linia średnicowa jest w pełni zelektryfikowana w związku z czym nie będzie powodować na etapie eksploatacji emisji spalin do środowiska, zaś ze względu na przewidywany brak transportu towarowego nie będzie powodować pylenia.

Faza przebudowy linii średnicowej stworzy potencjalne możliwości niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. Źródłami zanieczyszczeń będą ścieki bytowo-gospodarcze i technologiczne z placu budowy, wycieki substancji wypłukiwanych ze składowisk materiałów budowlanych, tymczasowych składowisk odpadów pochodzących z rozbiórki obiektów i elementów infrastruktury, jak również wycieki smarów i paliw ze środków transportowych i maszyn. Faza eksploatacji inwestycji będzie natomiast związana z powstawaniem zanieczyszczeń pochodzących ze spływów wód opadowych i roztopowych z powierzchni torowiska oraz zanieczyszczeń powstających w sposób ciągły (powodowanych przede wszystkim przez ścieranie się elementów ciernych pojazdów oraz ścieki bytowe użytkowników kolei). Zanieczyszczenia te zawierają głównie takie substancje, jak: zawiesiny ogólne, związki organiczne (węglowodory alifatyczne, aromatyczne i naftenowe), związki nieorganiczne metali ciężkich i chloru oraz związki biogenne azotu, fosforu i węgla. Mając na uwadze ww. uciążliwości, w fazie realizacji i funkcjonowania przedsięwzięcia jako podstawowy sposób zagospodarowania wód opadowych przewiduje się odwadnianie za pomocą drenażu do studzienek w warstwie filtracyjnej podtorza. Wody z drenażu odprowadzane będą do studzienki z osadnikiem, następnie zbieraczami do projektowanego kolektora kanalizacji deszczowej. Projektowane kolektory włączone zostaną do miejskiej kanalizacji ogólnospławnej. Wody deszczowe przed wprowadzeniem do odbiornika oczyszczane będą na osadniku zawiesiny ogólnej. Odwadnianie mostu średnicowego przewiduje się poprzez odprowadzanie wody z pasów dolnych kratownic.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wiązać się także z powstawaniem odpadów, pochodzących głównie z prowadzonych prac rozbiórkowych oraz budowlanych. Gospodarka tymi odpadami będzie prowadzona zgodnie z przepisami ustawy o odpadach. Przewiduje się, że urodzajny grunt pochodzący z wykopów zostanie ponownie wykorzystany i zagospodarowany na terenie miejscowej budowy np. do wykonania nasypów i tym samym nie będzie stanowił odpadu. W trakcie eksploatacji odpady będą stanowić zużyte urządzenia systemu oświetleniowego (zakwalifikowane jako odpady niebezpieczne) i będą one odbierane przez odpowiednie przedsiębiorstwa lub organizacje odzysku zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowana jest częściowo w granicach obszaru Natura 2000 ustanowionego z Dyrektywy Ptasiej – Dolina Środkowej Wisły (Dolina Środkowej Wisły PLB 140004) oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Prace związane z przebudową mostu prowadzone będą w obszarze Natura 2000 na odcinku ok. 500 m. Realizacja zamierzenia przy zastosowaniu się do warunków nałożonych w decyzji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na ww. obszary chronione. Ze względu na charakter planowanego przedsięwzięcia, nie wpłynie ono znacząco również na zmianę miejscowego krajobrazu.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Allowska

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

Warszawa, dnia 22 grudnia 2009 r.

RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret drugie, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś"), w związku z art.153 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. Nr 199, poz.1227, ze zm., zwanej dalej „Ooś") oraz art. 104 oraz 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa"), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 14 listopada 2008 r. Pana Krzysztofa Pogłóda, pełnomocnika PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegająca na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska

określam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia według wariantu „W1A"

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź" obejmuje linię kolejową nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) tj. od km 3+900 do km 61+350. Niniejsza decyzja określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia i odnosi się do odcinka położonego na terenie województwa mazowieckiego, tj. od km 3+900 do km 57+685.

Trasa linii kolejowej nr 1 na obszarze województwa mazowieckiego przebiega przez: miasto Warszawa (dzielnicę Warszawa Wola, dzielnicę Warszawa Włochy, dzielnicę Warszawa Ursus), powiat pruszkowski (gminę Piastów, gminę Pruszków, gminę Brwinów - obszar wiejski, gminę Brwinów - obszar miejski), powiat grodziski (gminę Milanówek, gminę Grodzisk Mazowiecki - obszar miejski, gminę Grodzisk Mazowiecki - obszar wiejski, gminę Jaktorów) oraz powiat żyrardowski (gminę Żyrardów, gminę Wiskitki, gminę Puszcza Mariańska).

Linia nr 1 jest częścią trasy kolejowej Warszawa - Łódź, w tym objęty niniejszą decyzją odcinek od Warszawy Zachodniej do granicy województw mazowieckiego i łódzkiego, jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowej na sieci PKP w kraju. W związku z tym, podstawowym założeniem planowanej inwestycji jest przebudowa linii w celu osiągnięcia prędkości maksymalnej do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz

120 km/h dla pociągów towarowych o maksymalnym nacisku 221 kN/os. Realizacja planowanego przedsięwzięcia pozwoli skrócić czas przejazdu na poszczególnych odcinkach: Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki -Żyrardów - Miedniewice (Skierniewice).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje modernizację układu geometrycznego linii oraz przebudowę układów torowych na stacjach i posterunkach ruchu, w wyniku której na odcinku Warszawa Włochy-Miedniewice (Skierniewice) będzie możliwy przejazd z maksymalną prędkością do 160 km/h.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. Organizacja budowy winna zapewniać maksymalną ochronę środowiska przyrodniczego; również podczas transportu np. materiałów budowlanych.
2. Na etapie realizacji inwestycji należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych (np. zabezpieczenie placów postojowych maszyn budowlanych); wszelkie prace winny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej.
3. Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Magazyny, składy materiałów i odpadów, bazy transportowe i techniczne w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, dolinami rzek i terenami podmokłymi, a także poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.), tj.: poza terenem, na którym w sąsiedztwie linii kolejowej znajdują się pomniki przyrody zlokalizowane na odcinkach: od km 6+000 do 7+500 km, w ok. km 15+500, od km 22+000 do km 22+500, od km 24+000 do km 27+100, w ok. km 29+115, od km 42+500 do km 43+100, w ok. km 44+750 oraz w okolicy km 52+250, poza obszarami użytków ekologicznych zlokalizowanych na odcinkach: od km 47+500 do km 48+750 oraz od km 45+000 do km 46+600, poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu, poza Bolimowsko — Radziejowickim Obszarem Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki oraz poza obszarem Bolimowskiego Parku Krajobrazowego.
4. Wytyczać drogi dojazdowe do obsługi placu budowy w oparciu o istniejącą sieć dróg tam, gdzie jest to możliwe. Natomiast na obszarach wyszczególnionych w punkcie II. 3 lokalizacja nowej drogi dojazdowej jest możliwa wyłącznie w przypadku braku innych rozwiązań umożliwiających realizację inwestycji na przedmiotowym terenie.
5. Lokalizować zaplecza budowy poza terenami, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne tj. poza obszarami zlokalizowanymi na odcinkach: od km 4+800 do km 6+900, od km 8+700 do km 23+800, od km 24+200 do km 26+800, od km 29+250 do km 32+550, od km 36+500 do km 42+750, od km 49+000 do km 50+500). Lokalizowanie zaplecza budowy na tym obszarze będzie możliwe jedynie pod warunkiem zastosowania szczególnych- środków ostrożności poprzez zaprojektowanie szczelnej izolacji wód gruntowych.
6. Teren przekształcony w wyniku robót (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrekultywować po ich zakończeniu.
7. Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia stanowisk roślin chronionych: kukułki szerokolistnej (*Dactylorhiza majalis*) i listery jajowatej (*Listera opata*) w rejonie odcinka od km 47+800 do km 48+100.

8. Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia stanowisk chronionych płazów: traszki zwyczajnej (*Lissotriton vulgaris*), żaby jeziorkowej (*Rana lessonae*), traszki grzebieniastej (*Triturus cristatus*) w rejonie odcinka od km 52+700 do km 53+200, a także siedliska żaby jeziorkowej w rejonie odcinka od km 56+000 do km 56+500. W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania traszek należy wykonać ogrodzenie płotkami uniemożliwiającymi wchodzenie płazów na teren budowy.
9. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy.
10. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności w rejonie linii kolejowej — do drzew i krzewów stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego. W stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać stosownych nasadzeń zastępczych, rodzimymi gatunkami drzew i krzewów, wycinka winna odbyć się po uprzedniej szczegółowej inwentaryzacji.
11. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłony pni i korzeni, w tym ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.
12. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego, podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.
13. Wycinkę drzew prowadzić w sposób nie powodujący zmian stosunków wodnych.
14. Prace polegające na wycince drzew i krzewów wykonywać poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.
15. Wprowadzić rozwiązania zabezpieczające cieki i zbiorniki wodne przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych, szczególnie w odniesieniu do cieków zlokalizowanych w rejonie: km 15+350, 19+989, 27+168, 31+740, 35+505, 39+266, 41+352, 43+784, 43+862, 47+805, 49+631, 57+560.
16. W trakcie realizacji przedsięwzięcia wprowadzić działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej do cieków: rzeki Utraty w km 15+350, rzeki Zimnej Wody w km 19+989, rzeki Rokitnicy w km 27+168, cieku bez nazwy w km 31+740, rzeki Tucznej w km 35+505, rzeki Głębokiej Strugi w km 39+266, rzeki Wierzbianki w km 41+352, rzeki Pisi Gogoliny w km 43+784 oraz w km 43+862, rzeki Czarnej Strugi w km 47+805, rzeki suchej Nidy w km 49+631, rzeki Rokitny w km 57+560, a także nie prowadzić robót budowlanych w korytach ww. rzek.
17. W trakcie prac budowlanych w maksymalnym stopniu oszczędzać, znajdujące się w pobliżu planowanej inwestycji siedliska grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego, zlokalizowane w rejonie odcinków: od km 44+800 do km 45+000, od km 46+400 do km 46+800, od km 48+400 do km 48+650, od km 57+500 do km 57+685, a także siedliska łęgów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych, znajdujące się, w okolicy km 44+800.
18. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
19. Odpady segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

20. Odpady niebezpieczne segregować i przekazywać do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy.
21. Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenie materiałów do budowy linii kolejowej, a także okresowe (do czasu zakończenia budowy) wyścielenie stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
22. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw i smarów) i syntetycznych (np. olejów).
23. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
24. Ścieki bytowo — socjalne z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni.
25. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6.00 — 22.00).
26. W rejonie zidentyfikowanych siedlisk płazów (w pobliżu km 47+600, 55+000, 55+200, 57+800) prace budowlane winny być prowadzone poza ich sezonem rozrodczym, a jeżeli istnieje taka możliwość poza okresem ich aktywności, czyli od października do początku marca.
27. Prowadzone prace nie mogą wpłynąć na naturalny charakter cieków wodnych, należy zagwarantować ich ochronę przed zanieczyszczeniem oraz zasypaniem.
28. Na etapie realizacji prac w pierwszej kolejności należy wykonać/wyremontować przepusty i inne budowle spełniające funkcje przejść dla zwierząt.
29. Po zakończeniu realizacji inwestycji teren wokół uporządkować i doprowadzić do stanu umożliwiającego naturalną odbudowę środowiska przyrodniczego.

III. W projekcie budowlanym uwzględnić:

1. Wykonanie ekranów akustycznych o wysokości 5,0 m w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:
   - na odcinku od km 6+200 do km 8+100 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 9+300 do km 10+500 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 11+200 do km 12+900 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 13+100 do km 14+000 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 14+950 do km 15+300 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 15+900 do km 17+300 po stronie północnej lino kolejowej;
   - na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 21+200 do km 23+400 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 24+900 do km 27+500 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 27+900 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 30+050 do km 31+000 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 31+800 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 37+900 do km 38+700 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 40+100 do km 44+800 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 49+600 do km 50+300 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 50+900 do km 52+400 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 53+400 do km 53+600 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 53+900 do km 55+700 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 5+200 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej;
   - na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej;

— na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 20+800 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 32+700 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 38+300 do km 41+600 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 43+800 do km 44+300 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 54+000 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej;
— na odcinku od km 55+900 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej.

2. Ekrany akustyczne muszą się charakteryzować odpowiednią izolacyjnością akustyczną oraz wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) wpisującym się w otaczający krajobraz. Ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste – w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. W celu ochrony ptaków oraz krajobrazu należy po obydwu stronach ekranów zastosować odpowiednią kolorystykę (niedopuszczalna jest barwa błękitna oraz kolidująca z elementami systemu sterowania ruchem kolejowym). W przypadku zastosowania elementów przezroczystych należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) stosowanie ekranów przezroczystych barwnych w celu wyeliminowania kolizji z ptakami.
3. Zastosowanie reduktora hałasu (OKTAGON) przy konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych.
4. Wyciszenie torowiska przy użyciu dodatkowych rozwiązań technicznych w postaci mat antywibracyjnych w podanej poniżej lokalizacji:
   - posterunek odgałęźny Warszawa Włochy na odcinku od km 6+800 do km 7+200;
   - przystanek osobowy Warszawa Ursus, na odcinku od km 8+800 do km 9+300;
   - przystanek osobowy Piastów, na odcinku od km 12+200 do km 12+600;
   - stacja Pruszków, na odcinku od km 15+600 do km 16+000;
   - przystanek osobowy Brwinów, na odcinku od km 21+800 do km 22+200;
   - przystanek osobowy Milanówek, na odcinku od km 25+600 do km 26+050;
   - stacja Grodzisk Mazowiecki, na odcinku od km 29+300 do km 29+700;
   - stacja Żyrardów, na odcinku od km 43+000 do km 43+150;
   - na odcinku od km 12+650 do km 12+800;
   - na odcinku od km 30+120 do km 30+180;
   - na odcinku od km 32+950 do km 33+000;
   - na odcinku od km 34+820 do km 34+870;
   - na odcinku od km 35+050 do km 35+120;
   - na odcinku od km 43+970 do km 44+020;
   - na odcinku od km 51+750 do km 51+800;
   - na odcinku od km 51+850 do km 51+900;
   - na odcinku od km 51+970 do km 52+020.

5. Zaprojektowanie systemu odwodnienia i odprowadzania wód opadowych ze szlaku oraz ze stacji kolejowych z uwzględnieniem ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, w tym należy przewidzieć:
   a. zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia wszystkich obiektów mostowych, dzięki któremu wody opadowe nie będą kierowane bezpośrednio z tych obiektów do przepływających pod nimi cieków,
   b. na obiektach, o których mowa w punkcie 5.a., zaprojektowanie urządzeń umożliwiających oczyszczanie wód opadowych spływających z torowiska z zawiesin i substancji ropopochodnych, a także urządzeń umożliwiających zatrzymanie substancji niebezpiecznych w przypadku awarii;
6. Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających linię kolejową, w tym należy przewidzieć:
   a. przebudowę, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt małych:
      - w km 16+633, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
      - w km 17+767, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
      - w km 20+535, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją. suchych półek;
      - w km 22+274, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją, suchych półek;
      - w km 23+290, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 24+552, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 30+936, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 31+740, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 32+421, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 34+554, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 34+827, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
      - w km 36+440, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 37+530, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 42+972, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
      - w km 44+824, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją. suchych półek;
      - w km 46+531, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 50+473, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 51+327, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 52+507, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 52+875, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 53+641, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
      - w km 55+994, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek.

   W przypadku przejść połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu (dla płazów, gadów i małych ssaków) lub półki drewniane dla małych ssaków. Minimalna szerokość półek to 0,5 m. Pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem wody powinny mieć szerokość łączną równą podwójnej szerokości koryta. Przebudowa przedmiotowych przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.
   b. przebudowa, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt średnich:
      - w km 15+350, o wysokości 2,90 m i szerokości 9,50 m, 9,50 m, 9,50 m;
      - w km 19+989, o wysokości 3,11 m i szerokości 17,10 m;
      - w km 23+527, o wysokości 2,80 m i szerokości 3,05 m;
      - w km 27+168, o wysokości 1,60 m i szerokości 8,04 m i 8,23 m;
      - w km 29+108, o wysokości 2,05 m i szerokości 5,60 m;
      - w km 30+064, o wysokości 1,50 m i szerokości 17,10 m;

- w km 33+785, o wysokości 1,20 m i szerokości 6,38 m;
- w km 35+505, o wysokości 2,30 m i szerokości 5,60 m, 5,60 m, 5,60 m;
- w km 39+266, o wysokości 2,95 m i szerokości 6,20 m;
- w km 41+352, o wysokości 2,15 m i szerokości 3,85 m i 3,85 m;
- w km 43+784, o wysokości 2,00 m i szerokości 6,80 m;
- w km 47+805, o wysokości 2,75 m i szerokości 17,10 m;
- w km 49+631, o wysokości 2,30 m i szerokości 7,44 m, 7,20 m, 7,20 m;
- w km 55+658, o wysokości 1,70 m i szerokości 15,85 m;
- w km 57+560, o wysokości 1,60 m i szerokości 16,00 m;

c. budowa przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym w km 53+000 o wymiarach 0,75 m wysokości i 1,0 m szerokości. Konieczne jest również zastosowanie przy przepuście betonowych płotów o wysokości 0,5 m, na odcinkach 150 m w obie strony od przepustu, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na torowisko i kierujących je do przejścia.

7. Strefy przejść dla zwierząt należy odpowiednio urządzić (wkomponowanie w krajobraz, osłony antyolśnieniowe, nasadzenia osłonowe) oraz ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia; w fazie eksploatacji inwestycji tunele / przejścia winny być regularnie oczyszczane np. z liści.
8. Należy przystosować do rangi przejść dla zwierząt wszystkie możliwe przepusty i obiekty mostowe; przejścia dla zwierząt, jako obiekt inżynierski, winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona jego trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania.
9. Zaprojektowanie urządzeń odstraszających zwierzęta UOZ-1 na odcinkach:
   - od km 20+000 do km 21+000,
   - od km 44+800 do km 49+000,
   - od km 53+050 do km 53+700,
   - od km 56+400 do granicy województwa, z wyłączeniem miejsc z zabudową mieszkalną umiejscowioną w niewielkiej odległości (do ok. 100 m) od linii kolejowej. W ww. miejscach jako zamiennik odpłaszaczy dźwiękowych UOZ-1, po obu stronach linii kolejowej zamontować siatkę zabezpieczającą przed wtargnięciem zwierząt na tory.

   Odpłaszacze dźwiękowe UOZ-1 należy rozmieszczać w odległości co 70 m naprzemianlegle po obu stronach toru.
10. Zaprojektowanie urządzeń odstraszających zwierzęta w postaci odpłaszaczy odblaskowych na odcinku od km 56+200 do km 57+685. Na prostych odcinkach linii elementy odblaskowe powinny zostać zamontowane w odległości co 20 m naprzeciwlegle wzdłuż obu stron torów. Na lukach odległość między elementami odblaskowymi powinna być określona funkcją, promienia łuku. Maksymalnie dopuszczalna odległość elementu odblaskowego od krawędzi toru wynosi 4,0 m.
11. Zaprojektowanie siatki, na odcinku od km 44+300 do km 44+800,po stronie południowej linii kolejowej przeciwdziałającej wkraczaniu zwierząt na linię kolejową ograniczoną od północnej strony ekranem akustycznym.
12. Rezygnację z budowy korytek krakowskich i innych głębokich umocnień dna rowów prowadzących wody opadowe, które mogłyby stanowić pułapkę lub barierę dla zwierząt. Jedynie w wyjątkowych przypadkach zagrożenia osuwania się ziemi dopuszczalne jest zastosowanie elementów betonowych o profilu umożliwiającym łatwe wyjście z nich zwierząt np. korytek Gara, słowackich lub innych o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni.
13. Ochronę krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii:
- nie określa się.

V. Wymogi w zakresie ograniczania trans granicznego oddziaływania na środowisko:
- nie określa się.

VI. Wymagania dodatkowe.

1. Na odcinkach linii kolejowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony mostu, a także po 100 m z każdej strony przepustu, zabrania się stosowania herbicydów, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności. Środki chwastobójcze używane do utrzymywania nasypów w odpowiednim stanie technicznym winny być biodegradowalne, tam gdzie istnieje taka możliwość należy stosować koszenie, ze względu na niebezpieczeństwo niekorzystnego wpływu herbicydów na płazy i gady, na odcinku 500m w pobliżu miejsca lęgowego traszki należy zrezygnować ze stosowania herbicydów do utrzymania torowiska.
2. Wskazania ujęte w punkcie VI.1. należy zastosować również w odniesieniu do odcinków linii kolejowej sąsiadujących ze stanowiskami występowania traszki grzebieniastej, tj. na odcinku od km 52+600 do km 53+400.
3. Ze względu na występowanie w rejonie inwestycji siedlisk zwierząt i roślin chronionych, prace budowlane winny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym (specjaliści z dziedziny herpetologii, botaniki).
4. W fazie eksploatacji inwestycji należy przeprowadzić minimum pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt (skuteczności), drożności szlaków migracji oraz kolizji ze zwierzętami, z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

VII. Na inwestora *należy nałożyć* obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w poniższych zakresach:

1) emisja hałasu kolejowego na terenach chronionych akustycznie, pod kątem zbadania konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań technicznych minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływania, bądź utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

2) skuteczność podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych. Należy dokonać monitoringu weryfikującego efektywność funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie III.6.a. i III.6.b. niniejszej decyzji oraz efektywność zastosowanych urządzeń odstraszających zwierzęta tj. odpłaszaczy dźwiękowych i odblaskowych, o których mowa w punkcie III.9 i III.10, uwzględniając częstotliwości przejazdów pociągów oraz szybkości poszczególnych składów. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

VIII. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

U Z A S A D N I E N I E

Wnioskiem z dnia 14 listopada 2008 r. Pan Krzysztof Pogłód, Pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa zwrócił się do Wojewody

Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane przez Wojewodę Mazowieckiego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7a ustawy Ooś.

Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek pro-wspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. Poś.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

1. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
2. raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska wraz z aneksem oraz wyjaśnieniami nadesłanymi przez wnioskodawcę, w dniu 13 sierpnia 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 7 sierpnia 2009 r. oraz wyjaśnieniami z dnia 7 września 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia 2009 r.;
3. poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych;
4. pełnomocnictwo.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 Poś, a także w § 2 ust. 1 pkt 27 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji określono:

1) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt II sentencji decyzji);
2) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt III sentencji decyzji);
3) wymagania dodatkowe (pkt VI sentencji decyzji);
4) wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt VII sentencji decyzji)

Ad. 1), 2).

W związku z planowaną modernizacją, przeanalizowano pięć wariantów:

- wariant „W0", który jest wariatem odniesienia (bezinwestycyjnym). Wariant ten zakłada utrzymanie parametrów linii kolejowej na obecnym poziomie;
- wariant „W1A" jest wariantem inwestycyjnym. Realizacja modernizacji linii kolejowej w wariancie „W1A" pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) z prędkością maksymalną do 160 km/h. Zaprojektowano cztery pary rozjazdów przy jeździe w kierunku Łodzi by umożliwić przejazd przez stację Grodzisk Mazowiecki z prędkością maksymalną do160 km/h;
- wariant „W1B" jest wariantem inwestycyjnym. Realizacja modernizacji linii kolejowej w wariancie „W1B" pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) z prędkością maksymalną do 160 km/h z ograniczeniem prędkości w obrębie stacji Grodzisk Mazowiecki do 100 km/h. Ograniczenie to wynika z zastosowania przy jeździe w kierunku Łodzi rozjazdów innego typu niż w wariancie poprzedzającym;
- wariant „Wl_{zmod}" jest wariantem inwestycyjnym. Wariant ten stanowi rozwiązanie pośrednie (kompromisowe) pomiędzy wariantami „W1A" i „W1B". Opracowanie tego wariantu miało na celu zoptymalizowanie zakresu zadań inwestycyjnych. W wyniku jego realizacji uzyskana zostanie na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) maksymalna prędkość jazdy pociągów do 160 km/h z ograniczeniem prędkości na przejeździe przez stację Grodzisk Mazowiecki poniżej 160 km/h w ciągu linii kolejowej nr 1 na kierunku zwrotnym. Na odcinku Warszawa Zachodnia — Warszawa Włochy osiągnięta zostanie prędkość jazdy pociągów 90 km/h;
- wariant „W2" jest wariantem inwestycyjnym. Realizacja modernizacji linii kolejowej w wariancie „W2" pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) z maksymalną prędkością do 160 km/h. W ramach niniejszego wariantu zaprojektowano cztery rozjazdy o konstrukcji jak w wariancie „W1A" oraz zaprojektowano budowę łącznicy w Jaktorowie na kierunku do Łodzi (pomiędzy linią nr 4 i linią nr 1) długości 2,483 m wraz z rozjazdami.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją, i eksploatacją przedsięwzięcia. Analiza proponowanych wariantów, przeprowadzona przez autorów dokumentacji, pod względem technicznym, społecznym, ekonomicznym, jak również środowiskowym wskazuje na wariant „W1A", jako optymalny dla planowanego przedsięwzięcia. Jest to również wariant preferowany środowiskowo. Przewiduje on ochronę wszystkich komponentów środowiskowych przy stosunkowo niskiej zajętości terenu i mniejszej wielkości produkowanych odpadów, a ponadto zapewnia wyższy stopień bezpieczeństwa ludzi.

Przedmiotowa inwestycja przebiega:

– w odległości ok. 10 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Polany Puszczy Bolimowskiej" (poprzednia nazwa „Motyle Puszczy Bolimowskiej"). Obszar, o którym mowa powyżej, obejmuje obecnie fragment o powierzchni 132,3 ha (wcześniej 4331,8 ha) dużego kompleksu leśnego Puszczy Bolimowskiej (o całkowitej powierzchni 17 230 ha). Obszar ten charakteryzuję się stosunkowo dobrze zachowanymi ekosystemami łąkowymi i ziołoroślowymi. Obszar „Polany Puszczy Bolimowskiej" składa się z czterech, starych, śródleśnych polan, z których dwie najcenniejsze mają pochodzenie autogeniczne (Strożyska, Siwica), a dwie - antropogeniczne (Olszówka, Bielawy). Przedmiotem ochrony obszaru „Polany Puszczy Bolimowskiej" są siedliska wymienione w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym siedliska łęgów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 oraz grądu środkowoeuropejskiego 9170. Zaproponowane do objęcia ochroną polany odznaczają się stabilnością pozwalającą im trwać mimo permanentnego niedoboru wód gruntowych i wieloletniego braku użytkowania. Na wszystkich polanach zaznacza się sukcesyjna presja zbiorowisk zaroślowych i leśnych. Jest to spowodowane obniżeniem poziomu wód gruntowych i wieloletnim brakiem tradycyjnego, kośnego użytkowania. Bardzo istotnym aspektem ochrony charakteryzowanego obszaru jest fakt, iż położone wśród lasów Puszczy Bolimowskiej polany, chronione w granicach Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, są poddawane stosunkowo znikomej antropopresji, z kolei fakt ten sprzyja zachowaniu bogatej

różnorodności biologicznej polan oraz może dodatkowo wzmocnić efekt ochrony czynnej. Zagrożenie dla omawianego obszaru stanowią: stopniowe obniżanie się poziomu wód gruntowych i podziemnych, sukcesja w kierunku zbiorowisk zaroślowych i leśnych spowodowana zaprzestaniem koszenia roślinności łąkowej. Potencjalnymi zagrożeniami dla obszaru „Polany Puszczy Bolimowskiej" mogą być: poprowadzenie autostrady A-2 (która przetnie Puszczę Bolimowską od okolic Nieborowa do okolic Bolimowa), planowany przebieg linii kolejowej dużych prędkości, planowana obwodnica dla miasta Żyrardowa oraz niekontrolowana turystyka. Obszar „Polany Puszczy Bolimowskiej" oddalony jest od trasy przebiegu przedmiotowej inwestycji o ok. 10 km, która nie stanowi zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie;

- w odległości 5,3 km od mającego znaczenie dla Wspólnoty obszaru Natura 2000 „Dąbrowa Radziejowska" PLH 140003. Obszar porasta fitocenoza dąbrowy świetlistej (*Potentillo albae-Quercetum*), której zachowanie stanowi główny cel ochrony. Drzewostan w wieku 65-75 lat tworzy głownie dąb szypułkowy. Ww. obszar oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 5,3 km, nie stanowi więc ona zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roś1in i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje utraty integralności siedlisk, ani nie naruszy ogólnej spójności sieci Natura 2000;
- w odległości ok. 4 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Łąki Żukowskie". Wartość przyrodnicza charakteryzowanego obszaru jest znacząca w skali regionu. Łąki tego obszaru należą do najcenniejszych i najlepiej zachowanych w całym regionie Polski Środkowej. Spotyka się tutaj gatunki flory mające tylko kilka stanowisk w regionie np. pełnik europejski, lub takie które do niedawna uznane były za wymarłe w Polsce Środkowej np. gółkę długoostrogową. Występują tu także inne chronione gatunki roślin, takie jak: podkolan biały, centuria tysiącznik. Z terenem tym wiąże się występowanie specyficznej fauny zależnej od prawidłowo wykształconych łąk i pastwisk. Występują tu gatunki zwierząt wymienione w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, takie jak: bóbr, traszka grzebieniasta, kumak nizinny oraz motyl — czerwończyk nieparek. Spośród ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej gniazdują na tym terenie: trzmielojad, bielik, błotniak stawowy, błotniak łąkowy, derkacz, świergotek polny, zimorodek, dzięcioł czarny. Na obszarze stwierdzono między innymi występowanie siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej takich jak: grąd środkowoeuropejski 9170 oraz lasów łęgowych i nadrzecznych zarośli wierzbowych 91E0. Podstawowe zagrożenia na tym obszarze wiążą się z potencjalnym zaniechaniem gospodarczego użytkowania łąk i pastwisk, a także ich zalesieniem oraz możliwością obniżenia poziomu wód gruntowych poprzez niewłaściwie prowadzone melioracje. Niebezpieczna dla obszaru może być także intensyfikacja użytkowania (uprawy, środki ochrony roślin, nawożenie), a także rozwój osadnictwa i sieci dróg. Dodatkowo stałym zagrożeniem jest wypalanie łąk, polowania i zaśmiecania (dzikie wypiska). Projektowany obszar „Łąki Żukowskie" oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 4 km, zatem nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roś1in i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje utraty integralności siedlisk, ani nie naruszy ogólnej spójności sieci Natura 2000;
- w odległości ok. 3,5 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Grabinka". Obszar obejmuje niewielki ciek (Grabinka), wraz z wąska doliną i fragmentami terenów przylegających. Lasy w dolinie należą, do grupy lasów ochronnych. Na analizowanym terenie dominują siedliska grądowe, a drzewostany są budowane przez sosnę, dąb, grab, olszę oraz (w mniejszej ilości) lipę, wiąz, brzozę. Ostoja Dolina Grabinki ma na celu ochronę dwóch siedlisk Natura 2000 w stosunkowo dobrym stanie zachowania. W szczególności grądy reprezentują rożne typy ekologiczne (od wysokich, przez typowe do

niskich). Występują również 4 gatunki ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Ponadto analizowany obszar charakteryzuje się bardzo bogatym światem bezkręgowców wodnych (w tym dużą liczbą gatunków wymienionych na czerwonych listach), występowaniem 14 gatunków roślin chronionych, rzadkich i zagrożonych, obecnością przynajmniej 28 chronionych gatunków zwierząt kręgowych. Obszar charakteryzuje się naturalnością doliny i koryta cieku oraz wysokim stopniem naturalności szaty roślinnej. W szerszym kontekście trzeba podkreślić, ze dolina Grabinki łączy się z doliną Rawki (zatwierdzoną ostoją Natura 2000) i tworzy z nią całość przyrodniczo-przestrzenną. Na tym obszarze zagrożenia są niewielkie (ich wystąpienie mało prawdopodobne) i sprowadzają się do niewłaściwej gospodarki leśnej (na obszarze ostoi i w jej sąsiedztwie). W tej chwili zagrożeniem nieistotnym, ale w przyszłości potencjalnie groźnym może być wnikanie do doliny Grabinki antropofitów i neofitów spowodowane rozbudową sieci dróg leśnych i obniżaniem się poziomu wód gruntowych, co grozi obniżeniem walorów przyrodniczych doliny. Znacznie poważniejszym zagrożeniem dla przyrody ostoi mogą być działania podejmowane w górnym biegu cieku, na obszarach prywatnych. Wiążą się one z narastającą presją urbanistyczną w źródliskowym i górnym biegu Grabinki, silnym obniżeniem poziomu wód gruntowych w całym regionie oraz zanieczyszczeniem wody i narastającą penetracją kompleksu leśnego. W rezultacie może dojść do zmiany warunków siedliskowych i obniżenia walorów przyrodniczych niezależnie od przyjętego statusu ochronnego. Z uwagi na znaczne oddalenie omawianego obszaru od przedmiotowej inwestycji można stwierdzić, ze linia kolejowa nie będzie stanowić zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na tym terenie. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje utraty integralności siedlisk, ani nie naruszy ogólnej spójności sieci Natura 2000;

- analizowana linia kolejowa przebiega na długości ok. 9 km przez Bolimowski Park Krajobrazowy (pomiędzy Józefowem a Ruda). Utworzono go w celu ochrony dobrze zachowanych, dużych kompleksów leśnych, będących pozostałościami starych puszcz: Bolimowskiej, Wiskickiej i Jaktorowskiej oraz zróżnicowanej i bogatej pod względem przyrodniczym doliny rzeki Rawki. Jest to jeden z najlepiej zachowanych kompleksów leśnych w centralnej Polsce. Najcenniejsze florystycznie obszary to śródleśne polany Puszczy Bolimowskiej. Około 70% powierzchni parku zajmują lasy, wśród których przeważają rożne typy borów sosnowych. Bogatą faunę parku reprezentują: łoś, daniel, ryś oraz bóbr i wydra, a także powszechne: dzik, sarna, lis, zając szarak i dziki królik. W celu ochrony najcenniejszych fragmentów parku ustanowiono pięć rezerwatów przyrody oraz zespół przyrodniczo — krajobrazowy „Nieborów". Puszcza Bolimowska ma duże znaczenie dla ochrony przyrody centralnej Polski ze względu na stanowienie połączenia ekologicznego z Puszczą Kampinoską na północnym wschodzie i z Puszczami Nadpilickimi na południu. Obecnie za główne zagrożenia dla obszaru uważa się: położenie pomiędzy dwoma dużymi aglomeracjami miejskimi tj. łódzką i warszawską, zanieczyszczenie wód powierzchniowych nielegalnym, punktowym wylewaniem ścieków, głównie pochodzenia komunalnego, melioracje odwadniające na podmokłych łąkach i turzycowiskach, nielegalne wysypiska śmieci istniejące na terenach leśnych oraz chaotyczna zabudowa, która degraduje krajobraz i może przyczynić się do niszczenia korytarzy ekologicznych, jakimi są doliny rzeczne — szczególnie w południowym terenie. Na etapie budowy na terenie omawianego obszaru może wystąpić ryzyko zniszczenia fragmentów łąk świeżych położonych bezpośrednio przy torowisku oraz nieznacznej liczebności stanowiska rozrodczego traszki grzebieniastej. Jednak przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, uwzględniające uwarunkowania wskazane w sentencji niniejszej decyzji, nie spowodują znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;

– w województwie mazowieckim linia kolejowa Warszawa — Łódź przebiega przez teren Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, jednocześnie w obrębie którego przecina dolinę Utraty w Pruszkowie (na długości ok. 150 m), dolinę Zimnej Wody pomiędzy Parzniewem a Brwinowem (na długości ok. 900 m), dolinę Rokitnicy i tereny zabudowy niskiej wśród zieleni w Milanówku (na długości ok. 2,5 km). Przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, przy uwzględnieniu uwarunkowań znajdujących się w sentencji niniejszej decyzji, nie będą powodować znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;
– przedmiotowa inwestycja przebiega także przez Bolimowsko — Radziejowicki Obszar Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki, jednocześnie w obrębie którego przecina: tereny wydmowe w Międzyborowie (na długości ok. 1,5 km), kompleks leśny na południowy zachód od Żyrardowa (na długości ok. 2.5 km) oraz tereny rolno — leśne z luźną zabudową jednorodzinną pomiędzy Franciszkowem a Bartnikami (na długości ok. 2,8 km). Obszar ten został utworzony w celu ochrony zróżnicowanych krajobrazów o znacznym potencjale dla rozwoju turystyki i rekreacji, a także w celu ochrony korytarzy migracyjnych w dorzeczach Pilicy i Bzury. Przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, przy uwzględnieniu uwarunkowań znajdujących się w sentencji niniejszej decyzji, nie będą powodować znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;
– W obrębie Bolimowskiego — Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki położony jest zespół przyrodniczo — krajobrazowy „Wydmy Miedzyborowskie", o powierzchni całkowitej 31,4 ha, z porastającymi wydmy lasami sosnowymi. Zespół został utworzony na bazie dawnego Pomnika Przyrody Nieożywionej — Wydmy Międzyborowskie, w celu otoczenia większą ochroną tego obszaru o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych. Zespół przyrodniczo - krajobrazowy, o którym mowa powyżej, oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 400 m i nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie.

Linia kolejowa Łódź — Warszawa na obszarze województwa mazowieckiego nie przebiega przez obszar lub w sąsiedztwie rezerwatów przyrody.

W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji określono warunki realizacji oraz eksploatacji infrastruktury kolejowej, zapewniające ochronę środowiska.

W czasie realizacji przedsięwzięcia zajmowany będzie teren pod lokalizację. zaplecza budowy (m.in. magazyny, miejsca składowania materiałów, bazy transportowe) i dróg dojazdowych. Plac budowy i jego zaplecze będą lokalizowane w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie terenu i jak najmniejsze przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzona zostanie rekultywacja. Drogi techniczne należy wytyczać posługując się istniejącą siecią dróg. Ograniczono możliwość lokalizacji zaplecza budowy i tymczasowych dróg dojazdowych w przypadku terenów cennych przyrodniczo, terenów na których znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a także obszarów, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne. Nałożone w sentencji warunki zapewniają ochronę zidentyfikowanych w pobliżu linii kolejowej stanowisk roślin chronionych: kukułki szerokolistnej (*Dactylorhiza majalis*) i listery jajowatej (*Listera opata*) w rejonie odcinka od km 47+800 do km 48+100 oraz siedlisk chronionych płazów: traszki zwyczajnej (*Lissotriton vulgaris*), żaby jeziorkowej (*Rana lessonae*), traszki grzebieniastej (*Triturus cristatus*) w rejonie odcinka od km 52+700 do km 53+200, a także siedliska żaby jeziorkowej w rejonie odcinka od km 56+000 do km 56+500. W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania traszek należy wykonać ogrodzenie płotkami uniemożliwiającymi wchodzenie płazów na teren budowy. W rejonie zidentyfikowanych siedlisk płazów (w pobliżu km 47+600, 55+000, 55+200, 57+800) prace

budowlane winny być prowadzone poza ich sezonem rozrodczym, a jeżeli istnieje taka możliwość poza okresem ich aktywności, czyli od października do początku marca.

Inwestor zrezygnuje z budowy korytek krakowskich i innych głębokich umocnień dna rowów prowadzących wody opadowe, które mogłyby stanowić pułapkę lub barierę dla. zwierząt. Jedynie w wyjątkowych przypadkach zagrożenia osuwania się ziemi dopuszczalne jest zastosowanie elementów betonowych o profilu umożliwiającym łatwe wyjście z nich zwierząt np. korytek Gara, słowackich lub innych (o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni). W celu ochrony fauny narażonej na oddziaływanie planowanej inwestycji, plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem. Ponadto podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się również z ograniczeniem do niezbędnego minimum wycinki roślinności w rejonie linii kolejowej — do drzew i krzewów stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie budowy, zostaną zabezpieczone przed ewentualnym uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, co będzie się wiązało np. z odstąpieniem od składowania materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego, podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.

Ponadto wycinkę drzew należy prowadzić w sposób nie powodujący zmian stosunków wodnych. W stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać stosownych nasadzeń zastępczych, rodzimymi gatunkami drzew i krzewów, wycinka winna odbyć się po uprzedniej szczegółowej inwentaryzacji.

Terminy dotyczące wykonywania poszczególnych robót dostosowano w taki sposób, aby zapewnić ochronę awifauny tj. ograniczono możliwość wykonywania wycinki drzew i krzewów do terminu poza okresem lęgowym ptaków — czyli poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.

Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu ciekow i zbiorników wodnych wprowadzone będą rozwiązania zabezpieczające je przed zasypaniem, zmąceniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi, szczególnie w odniesieniu do cieków: rzeki Utraty w km 15+350, rzeki Zimnej Wody w km 19+989, rzeki Rokitnicy w km 27+168, cieku bez nazwy w km 31+740, rzeki Tucznej w km 35+505, rzeki Głębokiej Strugi w km 39+266, rzeki Wierzbianki w km 41+352, rzeki Pisi Gogoliny w km 43+784 oraz w km 43+862, rzeki Czarnej Strugi w km 47+805, rzeki Suchej Nidy w km 49+631 oraz rzeki Rokitny w km 57+560. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy wprowadzić działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej do cieków, o których mowa powyżej, a także nie prowadzić robót budowlanych w ich korytach. W związku z powyższym nie wolno dopuścić do zniszczenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu.

Dotrzymanie warunków wymienionych w sentencji zminimalizuje oddziaływanie robót na wody podziemne i powierzchniowe, a także zapewni właściwe gospodarowanie odpadami.

Organizacja budowy winna zapewniać maksymalną ochronę środowiska przyrodniczego; również podczas transportu np. materiałów budowlanych. Na etapie realizacji inwestycji Inwestor będzie oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji

ropopochodnych (np. zabezpieczenie placów postojowych maszyn budowlanych), zbiorniki z olejem winny być magazynowane pod zamykaną wiatą, należy zabezpieczyć materiały do budowy linii kolejowej, a także okresowo (do czasu zakończenia budowy) zapewnić wyścielenie stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi; wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych i syntetycznych, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych do gruntu Wszelkie prace winny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z koniecznością usunięcia fragmentów siedliska grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego oraz siedliska łęgów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych. Ze względu na niewielki rozmiar obszaru przeznaczonego do wycinki oraz przy ograniczeniu do niezbędnego minimum wycinki starszych drzew, nie dojdzie do znaczących strat w ww. siedliskach. Znaczne oddalenie planowanej inwestycji od obszarów Natura 2000, a także racjonalny sposób przeprowadzenia wycinki drzew nie spowoduje utraty integralności ostoi, ani nie naruszy ogólnej spójności terenów objętych ochroną obszarową.

Przebudowa linii kolejowej będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00 — 22.00), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości te będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia etapu realizacji przedsięwzięcia.

W czasie eksploatacji linii kolejowej, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą, występowały uciążliwości akustyczne. Hałas generowany przez ruch kolejowy spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych o łącznej długości 63 730 m oraz rozwiązania techniczne ograniczające poziom emisji hałasu. Zakłada się, że dzięki zastosowaniu tych rozwiązań poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Ekrany akustyczne muszą się charakteryzować odpowiednią izolacyjnością akustyczną oraz wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) wpisującym się w otaczający krajobraz. Ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste – w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. W celu ochrony ptaków oraz krajobrazu należy po obydwu stronach ekranów zastosować odpowiednią kolorystykę (niedopuszczalna jest barwa błękitna oraz kolidująca z elementami systemu sterowania ruchem kolejowym). W przypadku zastosowania elementów przezroczystych należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) stosowanie ekranów przezroczystych barwnych w celu wyeliminowania kolizji z ptakami.

Jednak w celu zweryfikowania ich skuteczności oraz analiz akustycznych zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest wykonanie analizy porealizacyjnej. Zaleca się wykonanie pomiarów hałasu przy zabudowie mieszkaniowej. Zgodnie z wynikiem tej analizy, w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu, należy bezwzględnie zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej lub podjąć działania zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego

użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony Środowiska.

Dodatkowym elementem ograniczającym propagację energii akustycznej jest zastosowanie mat antywibracyjnych. W związku z tym zostaną one zaprojektowane na stacjach kolejowych w celu ograniczenia oddziaływania zatrzymujących się pociągów, a także na terenach otwartych, gdy odległość budynków mieszkalnych od linii jest mniejsza niż 20 m.

Przewidywana szybkość nadjeżdżających pociągów może uniemożliwić właściwą pod względem czasu i sposobu reakcje zwierząt, w związku z czym zaproponowano zaprojektowanie urządzeń odpłaszajacych. Urządzenia te mają za zadanie przeciwdziałać migracji dużych ssaków przez tory kolejowe bezpośrednio przed przejazdem pociągu, szczególnie w miejscach przecięcia się linii ze szlakami migracyjnymi. Dla planowanej inwestycji zaproponowano zastosowanie odpłaszaczy dźwiękowych UOZ-1 na odcinkach: od km 20+000 do km 21+000, od km 44+800 do km 49+000 , od km 53+050 do km 53+700 oraz od km 56+400 do granic województwa. Z przeprowadzonych badań wynika, ze takie rozwiązanie pozwala zmniejszyć do minimum straty w populacji zwierząt powodowane zderzeniem z szybko nadjeżdżającym pociągiem, jednoczenie nie ograniczając swobodnego przemieszczania się w ich obszarach żerowania i rozrodu w czasie między przejazdami pociągów. Na odcinku od km 56+400 do granic województwa, w miejscach gdzie zabudowa mieszkalna znajduje się w odległości ok. 100 m lub mniejszej od linii kolejowej, jako zamienniki odpłaszaczy dźwiękowych zastosować odgrodzenie siatką po obu stronach linii, zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na tory. Urządzenia typu UOZ-1 montowane są naprzemianlegle po obu stronach torów w odległości co ok. 70 m.

Na terenach zabudowanych należy zaprojektować odpłaszacze odblaskowe, szczególnie na odcinku od km 56+200 do km 57+685. Na prostych odcinkach linii elementy odblaskowe powinny zostać zamontowane w odległości co 20 m naprzeciwlegle wzdłuż obu stron torów. Na łukach odległość między elementami odblaskowymi powinna być określona funkcją promienia łuku, natomiast maksymalnie dopuszczalna odległość elementu odblaskowego od krawędzi toru powinna wynosić 4,0 m. Ponadto za Żyrardowem na odcinku od km 44+300 do km 44+800 po południowej stronie linii kolejowej należy zaprojektować instalację siatki przeciwdziałającej wkraczaniu zwierząt na linię kolejową ograniczoną, od północnej strony ekranem akustycznym. Na tym odcinku niecelowe jest zastosowanie urządzeń odpłaszających ze względu na niemożność przekraczania linii przez zwierzęta, a od km 44+800 zaprojektowano już zastosowanie tych urządzeń. Siatka, o której mowa powyżej, pozwoli zachować ciągłość urządzeń zapobiegających kolizjom zwierząt z pociągami.

Nieprawidłowo zaprojektowane i niewłaściwie eksploatowane systemy odwadniające podtorza mogą wiązać się z negatywnym wpływem przedsięwzięcia na środowisko wód powierzchniowych. Najbardziej narażone na negatywne oddziaływanie systemu odwadniającego są obszary wrażliwego środowiska wodnego, w tym także cieki, przez które przebiega planowana inwestycja. Istniejący aktualnie system odwadniający linii kolejowej na terenie województwa mazowieckiego nie zapewnia w pełni ochrony przed przedostaniem się zanieczyszczeń z linii kolejowej do wód powierzchniowych, a także ochrony wód w przypadku wystąpienia poważnej awarii. W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczne więc będzie uregulowanie sposobu odprowadzania wód opadowych. Ochrona cennych przyrodniczo cieków przed zanieczyszczeniem zostanie zapewniona poprzez uszczelnienie obiektów mostowych i oczyszczanie wód odprowadzanych do rzeki w urządzeniach typu osadnik lub osadnik zintegrowany z separatorem substancji ropopochodnych, umożliwiających zatrzymanie przed odbiornikiem substancji niebezpiecznych w przypadku awarii.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia miejscowo konieczne będzie zdjęcie warstwy gleby. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana, jeśli będzie spełniała wymagania, jako warstwa pod przyszłą zieleń.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach, w kontenerach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne będą segregowane i przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy.

Prace niwelacyjne będą prowadzone w taki sposób, aby w jak największym stopniu ograniczyć odwodnienie pobliskich terenów.

Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty, a ścieki socjalno — bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni.

Na podstawie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko określono warunki realizacji przedsięwzięcia, które zapobiegną pogorszeniu się stanu chronionych siedlisk, położonych w sąsiedztwie linii kolejowej i ograniczą ewentualne negatywne oddziaływania do poziomu nieznaczącego. Ograniczenie terminu wykonywania robót zapewni ochronę narażonym na oddziaływanie gatunkom. Do ochrony integralności i spójności obszarów objętych ochroną przyczyni się także działanie mające na celu zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych. W związku z mozaikowym charakterem krajobrazu terenów leżących wzdłuż planowanej inwestycji stwierdzono występowanie gatunków typowych dla strefy przejściowej dla pól i lasów. Wśród ssaków, poza pospolitymi gatunkami ssaków drapieżnych, jak lis, kuna leśna, tchórz, na uwagę zasługują również wydra, a także reintrodukowana populacja bobra. Z łownych ssaków wymienić należy liczne sarny i dziki oraz rzadszego daniela. Mając powyższe na uwadze, w sentencji określono szczegółowe uwarunkowania realizacji inwestycji, mające umożliwić bezkolizyjne przekraczanie linii kolejowej rożnym grupom zwierząt. Zastosowanie się do zaleceń określonych w sentencji przyczyni się do właściwego funkcjonowania, wymienionych w niej korytarzy ekologicznych.

Ewentualny efekt skumulowania oddziaływań w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia może być rozważany w odniesieniu do utrzymania ciągłości korytarzy migracyjnych, zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego. Oddziaływanie skumulowane może wynikać z faktu istnienia w odległości od ok. 700 m do kilkunastu kilometrów od omawianej linii nr 1 w kierunku południowym drugiej linii kolejowej C-E 20 (Skierniewice — Łuków) oraz przewidywanej budowy autostrady A-2 w odległości kilkunastu kilometrów na północ od omawianej inwestycji. Należy stwierdzić, że wszystkie te elementy infrastruktury będą dzielić korytarze migracyjne zwierząt.

W przypadku linii kolejowej C-E 20 w raporcie OOŚ proponowano następujące działania minimalizujące negatywny wpływ linii kolejowej na korytarze migracyjne zwierząt: modernizację przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, na następujących ciekach: w km 23+914 (rzeka Utrata, o wymiarach 2,0 m x 32,3 m x 3,0 (2,9) m), w km 24+672 (rzeka Stara Rokitna, o wymiarach 2,0 m x 2,0 m), w km 26+806 (rzeka Nowa Rokitna, o wymiarach 2,0 m x 3,0 m x 3,0 m), w km 56+370 (rzeka Pisia, o wymiarach 21,2 m x 5,55 m + 21,2 m x 4,27 m), w km 61+730 (rzeka Sucha, o wymiarach 2,0 m x 5,0 m x 3,0 m (5,0 m x 2,26 m + 5,0 x 2,6 m)), renaturyzację roślinności w rejonie istniejących przejść, a także przebudowę. istniejących przepustów do wymiarów minimalnych 1,5 m x 1,5 m, a lokalnie 1,0 m x 1,0 m.

Z kolei w przypadku autostrady A-2 w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia uwzględniono przejścia dla zwierząt zespolone z ciekami przecinanymi także przez przedmiotową linią kolejowa. Zaprojektowano przejścia dla dużych zwierząt: w km 417+681 przejście dolne zespolone z mostem nad Suchą Nidą o wymiarach minimalnych 5,0 m wysokości x 50 m szerokości, w km 430+473 przejście dolne zespolone

z mostem nad Pisią Tuczną o wymiarach minimalnych 4,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, przejścia dla średnich zwierząt: w km 414+590 przejście zespolone z mostem nad Suchą Lewą o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 421+982 przejście zespolone z mostem nad Pisią Gogoliną o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 425+554 przejście zespolone z mostem nad Wierzbianką o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 437+606 przejście zespolone z mostem nad Mrowną o wymiarach minimalnych 3,0 m wysokości x 3,0 szerokości x szerokość cieku, w km 444+793 przejście zespolone z mostem na Zimnej Wodzie o wymiarach minimalnych 3,0 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 449+920 przejście zespolone z mostem nad Utratą o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku.

Wskazany powyżej układ przejść dla zwierząt zapewnia swobodną migrację zwierząt pod obiektami inżynieryjnymi. Z analizy dokumentacji wynika, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla ww. inwestycji rozpatrywano zagadnienia migracji zwierząt i przewidziano rozwiązania ułatwiające ich przemieszczanie się wzdłuż Puszczy Bolimowskiej. W powiązaniu z propozycjami dotyczącymi ochrony ciągłości korytarzy migracyjnych, zawartymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dotyczącym modernizacji linii nr 1, można stwierdzić, że możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych zostanie zminimalizowana po zrealizowaniu proponowanych w sentencji niniejszej decyzji uwarunkowań.

Ze względu na dość znaczne oddalenie planowanej inwestycji, tj. o ok. 700 m od linii C-E 20 i o kilkanaście kilometrów od planowanej autostrady A-2, nie przewiduje się skumulowania innych oddziaływań tych przedsięwzięć, np. oddziaływania hałasu. Należy jednak mieć na uwadze, że docelowe podniesienie parametrów obu ww. szlaków komunikacyjnych (nr 1 i C-E 20) w wyniku ich przebudowy, może potencjalnie spowodować pogorszenia funkcjonowania korytarzy migracyjnych zwierząt. W związku z tym inwestor zostanie zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie zbadania efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt, mających wpływ na drożność korytarzy ekologicznych.

Strefy przejść dla zwierząt należy odpowiednio urządzić (wkomponować w krajobraz, zastosować osłony antyolśnieniowe, nasadzenia osłonowe) oraz ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia; w fazie eksploatacji inwestycji tunele / przejścia winny być regularnie oczyszczane np. z liści. Inwestor winien przystosować do rangi przejść dla zwierząt wszystkie możliwe przepusty i obiekty mostowe; przejścia dla zwierząt, jako obiekt inżynierski, winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona jego trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania.

Dodatkowo wymagane jest odpowiednie zabezpieczenie systemu odwodnienia, który wykonany w sposób niewłaściwy może stanowić śmiertelne zagrożenie dla płazów i małych zwierząt. Jest to możliwe do zapewnienia, poprzez odstąpienie od stosowania korytek krakowskich, stosując zamiennie konstrukcje umożliwiające migrację zwierząt np. w postaci korytek typu Gara, słowackiego lub innych o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Inwestor zapewni ochronę krajobrazu kulturowego wzdłuż realizowanej inwestycji oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912. Zgodnie z opracowanym raportem o oddziaływaniu na środowisko modernizacja linii kolejowej nie naruszy zabytkowych budynków wpisanych do rejestru zabytków.

Ad.3)

W celu zapewnienia ochrony płazów na stanowiskach sąsiadujących z linią kolejową oraz ochrony innych organizmów wrażliwych na herbicydy zabroniono ich stosowania na wytypowanych odcinkach, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności z terenu linii kolejowej. Środki chwastobójcze używane do utrzymywania nasypów w odpowiednim stanie technicznym winny być biodegradowalne.

Ze względu na występowanie w rejonie inwestycji siedlisk zwierząt i roślin chronionych, prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym (specjaliści z dziedziny herpetologii, botaniki). W fazie eksploatacji inwestycji Inwestor przeprowadzi minimum pięcioletni monitoring drożności szlaków migracji oraz kolizji ze zwierzętami, z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

Ad.4).

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w dwojakim zakresie. Po pierwsze pod kątem emisji hałasu kolejowego na terenach chronionych akustycznie, zbadanie konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań technicznych minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływania, bądź utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Po drugie pod kątem skuteczności zastosowanych działań mających na celu ochronę przyrody Należy dokonać monitoringu weryfikującego efektywność funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie III.6.a. i III.6.b. niniejszej decyzji, a także efektywność zastosowanych urządzeń odstraszających zwierzęta tj. odpłaszaczy dźwiękowych i odblaskowych, o których mowa w punkcie III.9 i III.10, uwzględniając częstotliwości przejazdów pociągów oraz szybkości poszczególnych składów. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś organ prowadzący postępowanie dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień. Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie- postanowienie z dnia 27 maja 2009 r., znak: ZNS.713-116-4/09.PN oraz Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska – postanowienie z dnia 21 września 2009 roku, znak: DOOŚidk-452/897/1013/09/aj/40. Warunki zawarte w uzgodnieniach znalazły się w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 k.p.a. oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienia o wystąpieniu o opinie i uzgodnienia, zawiadomienie o wydaniu postanowienia o uzgodnieniu warunków realizacji wraz z treścią postanowienia, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku, zawiadomienie o zmianie nazwy przedsięwzięcia, zawiadomienie o zebraniu materiału dowodowego). Zawiadomienia umieszczane były na tablicach ogłoszeń w: siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie m.st. Warszawy

Dzielnicy Wola, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursus, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Wiskitki, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska, siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe SA. oraz na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOŚ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie" danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo" o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, organach właściwych do wydania uzgodnień, możliwości zapoznania się z dokumentacją w sprawie, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie, siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Wola, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursus, Urzędzie Gminy Piastów, Urzędzie Gminy Pruszków, Urzędzie Gminy Brwinów, Urzędzie Gminy Milanówek, Urzędzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urzędzie Gminy Jaktorów, Urzędzie Gminy Żyrardów, Urzędzie Gminy Wiskitki, Urzędzie Gminy Puszcza Mariańska, siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe SA).

W obwieszczonym przez organ terminie na składanie uwag i wniosków tj. od 09.10.2009 r. do 30.11.2009 r. uwag i wnioski złożyli:
OTOP - Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków; SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji; Stowarzyszenie Projekt Brwinów; Mieszkańcy Piastowa; Urząd Miejski w Piastowie; Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa; Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego (Jaktorów); Przedstawiciele społeczeństwa Jaktorowa i okolic; Starostwo Powiatowe w Żyrardowie; Rada Gminy w Puszczy Mariańskiej, oraz Wójt Gminy i mieszkańcy korzystający ze stacji kolejowej Radziwiłłów Mazowiecki; Urząd Gminy Wiskitki, Urząd Gminy Puszcza Mariańska oraz okoliczni mieszkańcy; Prezydent miasta Żyrardowa; Urząd Miasta w Pruszkowie; Pani Czesława Skoneczna; Urząd Miasta Milanówka; Stowarzyszenie na rzecz Miast-Ogrodów; Pan Wojciech Klim; Stowarzyszenie Chrońmy Nasze Życie.
Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (art. 56 ust. 8 ustawy Poś):

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	**Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (pismo z dn.29.10.2009 r.):**	
1.1	Wycinkę drzew i krzewów, związaną z modernizacją linii kolejowej, należy przeprowadzić	Wniosek został uwzględniony w pkt II.14. sentencji decyzji.

	wyłącznie poza okresem lęgowym prawnie chronionych gatunków ptaków- czyli w czasie od 1 września do końca lutego.	
1.2	System odwadniający tory wraz z ich podłożem powinien być tak ukształtowany, aby nachylenie ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekroczyło kąta 30 stopni; uwaga dotyczy także dolnych części studni odwodniających.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.12. sentencji decyzji.
1.3	Ekrany nie mogą być przezroczyste.	Wniosek został częściowo uwzględniony w pkt III.2. sentencji decyzji. W przypadku wykonania ekranów z elementami przezroczystymi, winny one mieć nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się też stosowanie ekranów przezroczystych barwnych (zabezpieczających przed kolizją z ptakami) w uzasadnionych przypadkach, np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych.
2.	**SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dn.29.10.2009 r.)**	
2.1	Uzupełnienie dokumentacji o Studium Wykonalności.	Wniosek nie został uwzględniony. Dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące oceny skutków przedsięwzięć na środowisko naturalne, w tym dyrektywa ooś, ani też ustawa Poś i ustawa ooś nie zobowiązują inwestorów do przedkładania społeczeństwu, w tym także organizacjom pozarządowym, na etapie uzyskania decyzji środowiskowej, Studium Wykonalności, które zawiera wiele informacji stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
2.2	Wydłużenie terminu składania uwag i wniosków.	Wniosek nie został uwzględniony. Termin wynika z zapisów ustawy Poś. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości wydłużania terminu konsultacji społecznych.
2.3	SISKOM preferuje wariant W2 jako najbardziej bezpieczny i zwiększający atrakcyjność transportu zbiorowego.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie

		najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
2.4	Wprowadzenie do wariantów zapisu ograniczającego do niezbędnego minimum lokalizowanie słupów trakcyjnych na powierzchni użytkowej peronów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że na odcinku planowanej modernizacji do Grodziska Mazowieckiego przewidziano zawieszenie sieci trakcyjnej na konstrukcjach bramkowych, na dalszym odcinku na konstrukcjach indywidualnych. W fazie projektowej zostaną wyznaczone miejsca posadowienia wspomnianych konstrukcji wsporczych, z ograniczeniem do minimum posadowienia konstrukcji na powierzchni peronów.
2.5	Rozszerzenie zakresu przebudowy linii nr 1 – przebudowa istniejących oraz budowa nowych bezkolizyjnych przejść pieszo-rowerowych:	
2.5.a	Przebudowa istniejącej kładki zlokalizowanej w ciągu ulic Bandurskiego – Plac Czerwca 1976 r. na pieszo-rowerową.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A kładka jest własnością Urzędu Miasta i nie została włączona w zakres modernizacji linii kolejowej. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.b	Przebudowa istniejącego przejścia podziemnego na wschodniej głowicy przystanku osobowego Warszawa Ursus z zastosowaniem pochylni zamiast schodów na wejściu południowym od ul. Wiosny Ludów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A przejście nie jest przewidziane do kompleksowej modernizacji, gdyż w ramach projektu realizowany będzie tylko ciąg linii nr 1 (tory dla ruchu dalekobieżnego).
2.5.c	Przebudowa istniejącego przejścia podziemnego na przystanku osobowym Piastów z zastosowaniem pochylni.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A przejście nie jest przewidziane do kompleksowej modernizacji, gdyż w ramach projektu realizowany będzie tylko ciąg linii nr 1 (tory dla ruchu dalekobieżnego).
2.5.d	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w osi ulic Grunwaldzkiej – Broniewskiego – Warszawska w miejscu zlikwidowanego przejazdu kolejowego i kładki pieszej.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.e	Rezygnacja z likwidacji kładki pieszej na wschodniej głowicy peronu stacji Pruszków, do czasu	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika,

	realizacji przejazdu drogowego w ciągu ulic Kościuszki – Waryńskiego.	że w rekomendowanym wariancie W1A kładka z uwagi na bardzo zły stan techniczny jest przewidziana do likwidacji, w zamian będzie przedłużone przejście podziemne dla pieszych prowadzące na przeciwległą stronę miasta.
2.5.f	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego między ciągami ulic Działkowa – Błońska i Jastrzębia –Robotnicza.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.g	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego ze wschodniej głowicy peronu przystanku osobowego Brwinów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.h	Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w ciągu ulic Przejazd – Sportowa.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.i	Przebudowa istniejących przejść pieszych zlokalizowanych na terenie miasta Milanówek na pieszo – rowerowe.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Realizowany będzie zakres modernizacji ujęty w rekomendowanym wariancie W1A. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.5.j	Przebudowa istniejącej kładki zlokalizowanej na zachodniej głowicy stacji Grodzisk Mazowiecki na kładkę pieszo-rowerową.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A kładka przeznaczona została do rozebrania (lub przekazana do Urzędu Miasta).
2.5.k	Przebudowa pozostałych istniejących, nie wymienionych wyżej przejść pieszych zlokalizowanych na terenie inwestycji na pieszo –rowerowe.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Realizowany będzie zakres modernizacji ujęty w rekomendowanym wariancie W1A. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
2.6	Objęcie bezkolizyjnych przejść pieszo-rowerowych monitoringiem.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że monitoring zostanie założony na wszystkich przejściach objętych modernizacją – zgodnie z zakresem wariantu W1A.
2.7	Wprowadzenie ramp bądź	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść

	pochylni umożliwiających wjazd wózkiem inwalidzkim lub rowerem.	wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że urządzenia dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się zostaną zamontowane w przejściach nowo budowanych oraz modernizowanych w ramach tego projektu.
2.8	Wyznaczenie wysokości peronów na wartość 760 mm PGS oraz wyznaczenie na peronach miejsc dla usytuowania punktów usługowych (tj. kiosk, sklep, kasa biletowa, bankomat, punkt ładowania elektronicznych nośników biletów).	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że złożony wniosek w zakresie wysokości peronów pokrywa się z wcześniejszymi założeniami Inwestora. Wysokość nowych i modernizowanych peronów wynosi 760 mm, co zostało ujęte w zakresie rekomendowanego wariantu W1A. Rekomendowany wariant W1A obejmuje przede wszystkim modernizację układu torowego z peronami. Tego typu obiekty nie zostały wymienione w raporcie OOŚ, ponieważ nie wymagają one przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Usytuowanie punktów usługowych (tj. kiosk, sklep, kasa biletowa, bankomat, punkt ładowania elektronicznych nośników biletów itp.) budowanych przez inne podmioty niż PKP PLK S.A. może być rozpatrywane po zakończeniu modernizacji.
2.9	Wyznaczenie parkingów „Bike&Ride" lub przechowalni rowerów.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że projekt nie wyklucza budowy przez inne podmioty niż PKP PLK S.A. parkingów „Bike&Ride" lub przechowalni rowerów po zakończeniu modernizacji.
2.10	Wyznaczenie ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej wzdłuż nowobudowanych dróg dojazdowych.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowych dróg dojazdowych. Układ komunikacyjny zostanie modernizowany w miejscach przejazdów kolejowych.
3.	**Stowarzyszenie Projekt Brwinów (pismo z dn. 29.10.2009 r.)**	
3.1	Budowa kładek pieszo-rowerowych lub przejść podziemnych w następujących lokalizacjach:	
3.1.a	Na przedłużeniu drogi powiatowej ul. Główna w miejscowości Parzniew.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii

		kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojściami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
3.1.b	Na przedłużeniu drogi gminnej ul. Sobieskiego do ul. Pruszkowskiej w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojściami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
3.1.c	W ciągu dróg powiatowych ul. Przejazd i ul. Sportowej w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariancie W1A nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojściami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
3.2	Instalacja ekranów akustycznych zgodnie z projektem.	Złożony wniosek pokrywa się z wcześniejszymi założeniami Inwestora. Ekrany akustyczne zostaną zamontowane w lokalizacjach wskazanych w raporcie OOŚ oraz decyzji środowiskowej (pkt III.1 sentencji decyzji). Szczegółowe parametry oraz usytuowanie ekranów akustycznych zostaną sprecyzowane w poszczególnych projektach budowlanych, na podstawie którego zostaną opracowane projekty wykonawcze i nastąpi realizacja.
3.3	Nałożenie na inwestora obowiązku corocznego wykonywania pomiarów	Wniosek nie został uwzględniony. Inwestor ma obowiązek prowadzenia pomiarów raz na 5 lat. Wykonywanie pomiarów raz na rok jest nieuzasadnione i

	natężenia hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej	zbyt kosztowne ze względu na małą zmienność ruchu kolejowego na tej linii kolejowej.
3.4	Instalacja dodatkowych ekranów akustycznych i mat antywibracyjnych w następujących lokalizacjach:	
3.4.a	Przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie osiedla „Twój Parzniew – Miasto Ogród" przy ul. Działkowej w Parzniewie.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. Cały Parzniew będzie chroniony ekranami akustycznymi zlokalizowanymi po południowej stronie linii kolejowej. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
3.4.b	Przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie ogródków działkowych przy ul. Bratniej w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony Wykonane w ramach raportu OOŚ badania nie potwierdzają konieczności zabudowy ekranów akustycznych. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
3.4.c	Przedłużenie maty antywibracyjnej od przystanku kolejowego do ul. Sobieskiego w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony. Wykonane w ramach raportu OOŚ badania nie potwierdzają konieczności montażu mat antywibracyjnych. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
3.4.d	Przedłużenie maty antywibracyjnej od przystanku kolejowego w rejonie ul. Składowej w Brwinowie.	Wniosek nie został uwzględniony. Wykonane w ramach raportu OOŚ badania nie potwierdzają konieczności montażu mat antywibracyjnych. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
3.4.e	Przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie budowanego obecnie osiedla „Sportowa" przy ul. Sportowej w Brwinowie.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. Wymaga przedłużenia ekranu zaproponowanego w raporcie OOŚ o ok. 100 m, czyli kończyć się będzie w km 23+300 (po stronie południowej linii kolejowej). Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
4.	**Mieszkańcy Piastowa (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**	
4.1	Instalacja ekranu nieparzystego po północnej stronie linii kolejowej od długości 11+200 – 12+900.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.1.sentencji decyzji. W opracowanym raporcie OOŚ wykonano modelowanie hałasu, a następnie zaproponowano ekran na fragmencie wskazanego odcinka w celu ochrony zabudowy mieszkalnej, natomiast na pozostałym odcinku nie zaplanowano ekranu, ponieważ są tam zlokalizowane ogródki działkowe, a zabudowa mieszkaniowa jest oddalona od torów. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących

		negatywne oddziaływanie.
5.	**Urząd Miejski w Piastowie (pisma z dn.13.10.2009 r. i 20.10.2009 r.)**	
5.1	Instalacja ekranu nieparzystego po północnej stronie linii kolejowej od długości 11+200 – 12+900	Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. W opracowanym raporcie OOŚ wykonano modelowanie hałasu, a następnie zaproponowano ekran na fragmencie wskazanego odcinka w celu ochrony zabudowy mieszkalnej, natomiast na pozostałym odcinku nie zaplanowano ekranu, ponieważ są tam zlokalizowane ogródki działkowe, a zabudowa mieszkaniowa jest oddalona od torów. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
6.	**Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**	
6.1	Zorganizowanie prawdziwej i przeprowadzonej zgodnie ze standardami unijnymi rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w mieście Żyrardowie w celu : a) przeprowadzenia prawdziwych konsultacji społecznych z mieszkańcami powiatu żyrardowskiego i grodziskiego oraz zapoznania zainteresowanego społeczeństwa z wszystkimi możliwymi i wymienionymi w „Raporcie oddziaływania na środowisko" wariantami modernizacji linii kolejowej b) umożliwienia zapoznania się z wszystkimi nowymi dokumentami zgromadzonymi w aktach sprawy oraz wypowiedzenia się co do ich treści c) przedyskutowanie z przedstawicielami PKP zasadności i możliwości uwzględnienia uwag i	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10– 30.11.2009 r. nastąpiło w niniejszej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

		wniosków zgłoszonych w terminie 09–29.10.2009 r. w celu uzgodnienia interesu stron oraz w celu wyjaśnienia sprawy w drodze oględzin
6.2	Przedłużenie o 14 dni tzw. "21 dniowego" terminu na składanie uwag i wniosków do postępowania.	Wniosek nie został uwzględniony. Termin wynika z zapisów ustawy Poś. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości wydłużania terminu konsultacji społecznych.
6.3	Dopuszczenie do realizacji modernizacji linii kolejowej tylko i wyłącznie w „wariancie W2 modyfikowanym" opisanym w „Raporcie oddziaływania na Środowisko".	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
6.4	Odrzucenie Raportu oddziaływania na środowisko sporządzonego przez PKP-PLK jako niekompletnego i wadliwego do czasu uzupełnienia i poprawienia jego treści.	Wniosek nie został uwzględniony. Przedstawiony Raport OOŚ jest zgodny z zapisami art. 52 ustawy Poś. W wyniku postępowania z zakresu oceny oddziaływania na środowisko raport został uzupełniony o kilka wymagających wyjaśnienia kwestii, których zażądały Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska oraz Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Przedmiotem postępowania z udziałem społeczeństwa była uzupełniona wersja raportu po zgłoszeniu uwag ww. organów.
6.5	Dopuszczenie jako dowód w sprawie i przyjęcie do akt niezależnej opinii (raportu) o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.	Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy.
6.6	Włączenie jako dowodu do akt postępowania Studium Wykonalności.	Wniosek nie został uwzględniony. Studium Wykonalności nie jest dokumentacją wymaganą do złożenia w toku postępowania o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania Studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport OOŚ.
6.7	Zapisanie w decyzji środowiskowej jako dopuszczalnego czasu prowadzenia robót budowlanych (i zamknięcia ruchu pociągów osobowych relacji Żyrardów-Warszawa) tylko w godzinach od	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po

	8.00-15.00 i od 19.00-22.00 na terenie miasta Żyrardowa, gminy Jaktorów, oraz miasta i gminy Grodzisk Mazowiecki.	torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Zapis dopuszczający prowadzenie robót budowlanych wyłącznie w tylko w godzinach od 8.00-15.00 i od 19.00-22.00 oznaczałoby ograniczenie czasu prac do 10 godzin dziennie, co skutkowałoby znacznym wydłużeniem realizacji projektu i znacznie dłużej trwającymi komplikacjami ruchowymi.
6.8	Zapewnienie w godzinach szczytu komunikacyjnego konkretnej ilości dodatkowych połączeń i zwiększenia liczebności składów pociągów osobowych aby zapewnić optymalne warunki dojazdu do pracy i szkół.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że PKP PLK S. A. jako zarządca sieci kolejowej oferuje przewoźnikom do dostęp do infrastruktury kolejowej o określonych parametrach (wyższe parametry linii umożliwiają uruchomienie większej liczby szybkich połączeń). Przeprowadzona modernizacja linii kolejowej umożliwi ruch pociągów o prędkości do 160 km/h oraz pozwoli zwiększyć przepustowość linii kolejowej. Kwestia zapewnienia dostatecznej ilości połączeń kolejowych oraz pojemności składów nie leży w gestii PKP PLK S.A. Zadanie to należy do przewoźników takich jak PKP PR, Koleje Mazowieckie, PKP IC.
6.9	Uzupełnienie Raport o dane (z ankiet i z baz danych z kas nt. sprzedawanych biletów) na temat ilości pasażerów korzystających (wsiadających i wysiadających) z / na przystanków w Żyrardowie, Międzyborowie, Jaktorowie i Grodzisku. W raporcie powinno się znaleźć porozumienie spółek PKP-PLK SA z KM-Kolejami Mazowieckimi SA oraz PKP-Intercity nt szczegółowych warunków działania komunikacji kolejowej podczas prac modernizacyjnych.	Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach przeprowadzonych badań ankietowych nie przeprowadzano badań źródło - cel, na podstawie, których można by było określić ilość osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach.
6.10	Uzupełnienie raportu o kilka wariantów planu organizacji ruchu pociągów osobowych podczas prowadzenia prac budowlanych na trasie Warszawa-Żyrardów dla pasażerów wsiadających w Grodzisku, Jaktorowie, Międzyborowie i Żyrardowie. Następnie umożliwienie zapoznania się z nimi społeczeństwa i złożenia uwag i wniosków do nich.	Wniosek nie został uwzględniony. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Planowany rozkład ruchu wynika z trudnych do przewidzenia możliwości udostępnienia poszczególnych odcinków linii kolejowej, a zatem nie

		może być przedmiotem ani raportu OOŚ ani studium wykonalności.
6.11	Uzupełnienie raportu (zgodnie z Opinią Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego) o dodatkowe punkty pomiarowe poziomu hałasu i drgań - szczególnie w obszarach gęsto zamieszkałych lub na terenach dość silnie urbanizujących się w gminie Jaktorów, np. na 35 km, 36,5 km, 40 km.	Wniosek został uwzględniony. Zgodnie z opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego autorzy raportu ponownie przeanalizowali lokalizację punktów pomiarowych poziomów hałasu zbadanego na etapie raportu OOŚ i nie stwierdzili potrzeby dodatkowych badań na tym etapie. Wszystkie wymienione we wniosku punkty zostaną uwzględnione przez Inwestora w analizie porealizacyjnej, która zostanie wykonana po zakończeniu modernizacji celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
6.12	Stosowanie ekranów jako elementów wyjątkowo szpecących krajobraz tylko w ostateczności i to tylko w postaci przezroczystych płyt z pleksiglasu (szkła organicznego) na całym obszarze gminy Jaktorów.	Wniosek nie został uwzględniony. Podstawowym parametrem decydującym o skuteczności ekranów akustycznych jest tzw. izolacyjność akustyczna - największa w przypadku ekranów nieprzezroczystych wypełnionych, dlatego w niektórych miejscach w przypadku dużych przekroczeń norm w zakresie hałasu niemożliwa jest realizacja wyłącznie ekranów przezroczystych. Ponadto ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste – w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. Biorąc pod uwagę warunki środowiskowe nałożone przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska, nawet w przypadku występowania ekranów przezroczystych, należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Jedynie w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych barwnych – by przeciwdziałać kolizjom z ptakami. Ponadto przeprowadzone przez Inwestora konsultacje społeczne wykazały, że duża część mieszkańców Jaktorowa popiera budowę ekranów, ponieważ są one konieczne dla zachowania komfortu akustycznego mieszkańców.
6.13	Uzupełnienie raportu o dokładną charakterystykę tego przedsięwzięcia na terenie gminy Jaktorów, miasta Żyrardowa, miasta i gminy Grodzisk obejmujący pełny wykaz (dla każdego wariantu modernizacji linii z osobna) przewidywanych robót budowlanych, instalacyjnych i budów oraz obiektów budowlanych i	Wniosek został uwzględniony częściowo już na etapie raportu OOŚ. Niektóre szczegółowe informacje ze względu na wczesny etap prac (tzw. projekt wstępny) nie są przedmiotem raportu OOŚ i konsultacji społecznych.

	inżynierskich (obejmujących miejsce powstania/ przebudowy/ modernizacji, ich wielkość / rozpiętość i szacowany cząstkowy koszt), w szczególności takich jak: (a) gdzie, ile i w jakim zakresie modernizacja układów torowych szlaków i stacji, (b) gdzie, ile i jakie obiekty inżynieryjne, (c) gdzie, ile i jakie obiekty kubaturowe perony i obiekty małej architektury, (d) gdzie, ile i w jakim zakresie modernizacje przejazdów w poziomie torów, (e) gdzie, ile i jaka automatyka kolejowa, (f) gdzie, ile i jaka teletechnika, (g) gdzie, ile i jakie zasilanie sieci trakcyjnej, (h) gdzie, ile i jakie zasilanie odbiorników nietrakcyjnych, (i) gdzie, ile i jakie urządzenia elektroenergetyki do 1 kV, (j) gdzie, ile i jakie nasypy kolejowe, (k) gdzie, ile i jakie budowa, przebudowa modernizacja rowów, (1) gdzie, ile i jakich drzew i krzewów przewiduje się do wycięcia.	
6.14	Uznanie w toku oceny oddziaływania na środowisko jak i w decyzji środowiskowej - wariantu W2 realizacji modernizacji linii kolejowej jako najbardziej optymalnego z punktu widzenia społecznego, ekonomicznego jak i najmniej szkodzącego środowisku, i uznanie tego wariantu jako jedynego nadającego się do realizacji.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
6.15	Przedstawienie w raporcie wszystkich wariantów modernizacji linii kolejowej: W0, W1A, W1B i W2 w formie graficznej na mapach gdyż forma	Wniosek nie został uwzględniony. Działanie takie jest niecelowe ze względu na fakt, że proponowane warianty różnią się głównie rozwiązaniami technicznymi (a nie lokalizacyjnymi), których nie ma możliwości pokazania na mapie. Różnice dotyczą jedynie łącznicy w wariancie

	tekstowa jest nieczytelna.	w W2, co zostały pokazane na rysunkach.
6.16	Uzupełnienie i zaktualizowanie raportu o wszystkie występujące na terenie gminy Jaktorów w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej: zabytki (cmentarz, budynki i urządzenia historycznej Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej i inne), pomniki przyrody, cenne aleje i szpalery drzew, cenne walory i elementy Bolimowsko-Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz siedliska roślin i zwierząt chronionych, korytarzy ekologicznych i korytarzy migracji zwierząt	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Raport jest aktualny we wnioskowanym zakresie.
6.17	Zapisanie w decyzji środowiskowej zgodnie z porozumieniem zawartym w siedzibie RDOŚ dnia 21 lipca 2009 między pełnomocnikiem Towarzystwa (Krzysztofem Jaroszem) a przedstawicielem PKP-PLK (Piotrem Ziętkiem), że: oba perony w Jaktorowie będą zlokalizowane na przeciw siebie, zostaną zachowane aleje i szpalery sosnowe, zostaną zachowane zabytkowe budynki Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że wspomniane porozumienie nie zostało zawarte. Ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych. Zgodnie z opracowanym raportem OOŚ modernizacja linii kolejowej nie naruszy zabytkowych budynków wpisanych do rejestru zabytków, natomiast wycięciu ulegną wyłącznie drzewa, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
6.18	Wprowadzenie do raportu oraz później do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazu ochrony wszystkich zabytków i pamiątek związanych z Drogą Żelazną Warszawsko – Wiedeńską.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.13 sentencji decyzji. W Raporcie OOŚ uwzględniono lokalizację obiektów wpisanych do rejestru zabytków i stwierdzono brak negatywnego wpływu inwestycji na tego typu obiekty. Po analizie uwag do sentencji decyzji wprowadzono zapis objęcia ochroną wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912.
6.19	Budowa na peronach PKP Jaktorów murowanych wiat z dachem żelbetowym w stylu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z lat 30 ub wieku oraz 2 pochylni dla niepełnosprawnych i wózków dziecinnych na zewnątrz torowiska oraz 1 windy na peronie środkowym. Obiekty te winny być monitorowane.	Wniosek został uwzględniony w pkt III.13 sentencji decyzji w zakresie zachowania stylu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (czyli tzw. dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej), natomiast w pozostałym zakresie nie został uwzględniony. Inwestor sprecyzował informacje odnośnie trwania stylu dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912, natomiast obiekty powstałe w latach 30 ub. wieku reprezentowały styl nie mający z DŻWW nic wspólnego. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach modernizacji zostaną

		zamontowane urządzenia dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz monitoring. Ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego. Szczegóły dotyczące wystroju i rozwiązań technicznych zostaną uwzględnione na etapie projektu budowlanego.
6.20	Sporządzenie przez inwestora ekspertyzy przyrodniczej: botaniczno – zoologicznej dotyczącej terenu linii kolejowej nr 1 i nr 4 w gminie Jaktorów pod kątem oddziaływania na występujące zwierzęta i rośliny chronione przez uznaną jednostkę naukowo – badawczą np. Uniwersytet Warszawski lub Szkołę Główną Gospodarstwa Wiejskiego.	Wniosek nie został uwzględniony. W Raporcie OOŚ uwzględniono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej (siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt) przeprowadzonej w otoczeniu omawianej inwestycji.
6.21	Przedstawienie w raporcie analizy: koszów finansowych, społecznych i przyrodniczych poszczególnych wariantów: W1A, W1B, W1zmod, W2 w formie tabelarycznej.	Wniosek nie został uwzględniony. Szczegółowa analiza kosztów przedsięwzięcia w różnych aspektach nie jest zgodnie z odpowiednimi przepisami przedmiotem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
6.22	Zgłoszenie chęci zawarcia ugody administracyjnej z przedstawicielem Inwestora w trybie art. 114 KPA	Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej
7	**Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego z siedzibą w Jaktorowie (pismo z dn. 24.05.2009 r.)**	
7.1	sporządzenie raportu ooś z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych występujących na terenie gm. Jaktorów.	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Sporządzony raport uwzględnia uwarunkowania terenowe występujące na całej długości analizowanej trasy.
7.2	dokonać pomiarów hałasu i drgań do linii kolejowej występującej dzisiaj i umieścić wyniki w raporcie.	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Pomiary takie zostały przeprowadzone, a ich wyniki zamieszczone w raporcie.
7.3	sporządzić w raporcie wersji modernizacji tej linii kolejowej polegający na przeniesieniu ruchu pociągów trasy W-wa –Łódź na trasę kolejową CMK-i, która w Jaktorowie biegnie równolegle do trasy Skierniewice Warszawa ale	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że wariant łącznicy linii kolejowej nr 1 z CMK (wariant W2) wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport o oddziaływaniu

	ok. 200 m dalej na północ od naszych domów mieszkalnych, w obszarze prawie w ogóle nie zamieszkałym; dokonać pomiarów hałasu i drgań dla tej linii kolejowej występujące dzisiaj i umieścić wyniki w raporcie.	na środowisko wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji. Pomiary hałasu i drgań zostały przeprowadzone, a ich wyniki zamieszczone w raporcie OOŚ.
7.4	wniosek o nakazanie w decyzji środowiskowej – realizacji takiej wersji modernizacji linii kolejowej aby pociągi mające w przyszłości jechać z prędkością 160 km/h z W-wy do Łodzi i na odwrót jeździły na terenie Jaktorowa – torami CMK-i, jako najlepszego rozwiązania dla środowiska i mieszkańców.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
7.5	wniosek o nakazanie w decyzji środowiskowej – pozostawienie istniejącego obecnie w Jaktorowie peronu bez zmian lokalizacji, jako najlepszego rozwiązania dla środowiska i mieszkańców;	Wniosek nie został uwzględniony. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że. zmiana lokalizacji peronów w Jaktorowie nie ma wpływu na środowisko naturalne. Ze względów technicznych oraz ze względów bezpieczeństwa takie rozwiązanie nie zostało wskazane jako preferowane. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
7.6	zawarcie w raporcie ooś: częstotliwość kursowania pociągów (pospieszne Warszawa-Łódź i osobowe Warszawa – Skierniewice) przed i po modernizacji linii; jaka jest obecna prędkość pociągów pospiesznych i osobowych na linii między Żyrardowem a Grodziskiem Mazowieckim.	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ. W raporcie zamieszczono informacje na temat liczby pociągów oraz ich prędkości w chwili obecnej oraz prognozowanej po przeprowadzeniu modernizacji linii.
7.7	jaki będzie wpływ robót budowlano-modernizacyjnych prowadzonych na torach na terenie gm. Jaktorów tj. odcinku od Żyrardowa do Grodziska (oraz na innych odcinkach tej trasy) na mieszkańców Jaktorowa pracujących lub uczących się w Żyrardowie, Grodzisku, Milanówku, Pruszkowie, Warszawie i jeżdżących koleją	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.

	Czy będzie zamknięty dla ruchu kolejowego odcinek na linii Grodzisk-Żyrardów, a jeśli tak, to na jak długo.	
7.8	jak będzie wyglądać rozkład jazdy pociągów w trakcie modernizacji, a jak po modernizacji linii.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.
7.9	Prośba o powiadomienie wnioskodawcy o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków przed wydaniem decyzji przez organ.	Zgodnie z zapisami ustawy Poś (art. 46 ust. 10) odpowiedzi na wszystkie uwagi i wnioski zostały zawarte w niniejszej decyzji.
7.10	wniosek o zorganizowanie spotkania w siedzibie RDOŚ w Warszawie z przedstawicielem inwestora w celu szczegółowego omówienia problemowych kwestii, sporządzenia protokołu rozbieżności oraz wypracowania akceptowalnego rozwiązania.	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Tłumaczono także, dlaczego pewne rozwiązania nie mogą zostać zastosowane m.in. dotyczące lokalizacji peronów w Jaktorowie. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.
8.	**Przedstawiciele społeczeństwa Jaktorowa i okolic (pismo z dn. 25.07. 2009 r.)**	
8.1	sprzeciw wobec planów planowanej lokalizacji peronu w Jaktorowie (wobec wyburzenia istniejącego peronu i wybudowania dwóch oddzielnych, po jednym do jazdy do Warszawy i oddzielnym do Żyrardowa, przesuniętych od obecnego miejsca o kilkaset	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych.

	metrów dalej na wschód)	
8.2	poparcie dla modernizacji linii wg. Wariantu W2, wniesienie o wpisanie tego wariantu do decyzji środowiskowej jako jedynego dopuszczalnego do realizacji.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
9.	**Starostwo Powiatowe w Żyrardowie (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**	
9.1	poparcie dla przeprowadzenia modernizacji wg. Wariantu W2 zmodyfikowanego, polegającego na: budowie dwukierunkowej łącznicy między Jaktorowem a Żyrardowem, oraz przeniesieniu infrastruktury bocznicy kolejowej (stacji końcowej linii podmiejskiej) z Grodziska Mazowieckiego do Żyrardowa.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji. W wyniku przeprowadzonej modernizacji Żyrardów zyska dodatkową krawędź peronową, co umożliwi przewoźnikom zwiększenie liczby pociągów podmiejskich. Całkowite przeniesienie stacji końcowej linii podmiejskiej z Grodziska Mazowieckiego do Żyrardowa zależy wyłącznie od przewoźników (w chwili obecnej jest nieuzasadnione ekonomicznie ze względu na mniejsze potoki pasażerów).
10.	**Rada Gminy Puszczy Mariańskiej, oraz Wójt Gminy i mieszkańcy korzystający ze stacji Radziwiłłów Mazowiecki (pismo z dn. 30.09.2009 r.)**	
10.1	prośba o pozostawienie (nie wyburzanie) kładki dla pieszych na stacji Radziwiłłów Mazowiecki – o przebudowę podpory kładki składającej się z par metalowych słupów o przekroju 250 x 250 mm, rozbiórce podlegałoby środkowe zejście na peron z kładki.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Jednakże z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że podpory kładki kolidują z projektowanym układem torowym, w związku z czym uznano jako najlepsze rozwiązanie wyburzenie kładki i lokalizację przejścia w obrębie przejazdu, tym bardziej że obserwacje wykonane w ramach kilkakrotnych wizji lokalnych wykazały, iż większość podróżnych nie chce korzystać z istniejącej kładki przechodząc przez tory „dzikimi" przejściami. Jednak w związku z kilkakrotnymi prośbami mieszkańców o zachowanie kładki Inwestor po ponownej analizie możliwości technicznych przychylił się do wniosku postanawiając zostawić kładkę, ale bez

		budowy dodatkowych urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, które będą mogły przedostać się na drugą stronę linii kolejowej w miejscu przejazdu kolejowego.
11.	**Urząd Gminy Wiskitki, Urząd Gminy Puszcza Mariańska oraz okoliczni mieszkańcy (pismo z dn. 22.10.2009 r.)**	
11.1	protest przeciw likwidacji przejazdu w km 54,281 zlokalizowanego na terenie gm. Wiskitki w miejscowości Franciszków, w pobliżu stacji Radziwiłłów Gmina Puszcza Mariańska.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że kwestia likwidacji przejazdu w km 54+281 była konsultowana z władzami gminy. Oprócz wizyty w siedzibie Gminy Wiskitki w sierpniu 2008 roku do Władz Gminy zostało wysłane pismo przedstawiające proponowane zmiany w tym zakresie z prośbą o ustosunkowanie się do proponowanych zmian. Ze względu na ustne pozytywne ustosunkowanie się Władz Gminy do likwidacji przejazdu oraz brak pisemnego sprzeciwu do przedstawionych w formie pisemnej proponowanych rozwiązań projektowych, PKP PLK S.A. wprowadziła omawiane rozwiązanie do projektu.
12.	**Prezydent miasta Żyrardowa (pismo z dn. 23.10.2009 r.)**	
12.1	wniosek o zachowanie 2 przejść dla pieszych i rowerzystów w świetle istniejących przejść – w miejscu istniejącej kładki w km 42,097 oraz przejście podziemne wchodzące w skład zabytkowego kompleksu przy budynku dworca w km 43,100, a także ich modernizację dostosowujące do obowiązujących norm prawnych.	Wniosek został uwzględniony częściowo (całkowicie w zakresie ruchu pieszego) w pkt III. 13 sentencji decyzji. W rejonie istniejącej w km ok. 42,960 kładki zostanie zbudowane przejście podziemne umożliwiające komunikację na drugą stronę miasta oraz dostęp do peronów (z ciągiem pieszym oraz urządzeniami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Ponadto w km 43,100 zostanie zachowane (z przebudową) istniejące przejście podziemne wkomponowane w zabytkowy kompleks budynku dworca umożliwiające pieszym dostęp do peronów (bez komunikacji na drugą stronę miasta oraz bez urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że zagadnienie zachowania istniejącego przejścia dla pieszych do peronów oraz budowy nowego przejścia podziemnego była kilkakrotnie omawiana z pracownikami PKP PLK S.A. Po ponownej analizie wniosków mieszkańców, możliwości technicznych oraz uwarunkowań terenowych Inwestor przychylił się do wniosku m.in. ze względu na wkomponowanie istniejącego przejścia podziemnego w kompleks zabytkowego dworca.
12.2	wniosek o minimalizację	Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z

		uciążliwości podczas realizacji inwestycji dla pasażerów. informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że będzie on dążył do minimalizacji uciążliwości realizacji inwestycji dla pasażerów, dlatego przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Zagadnienie organizacji ruchu zostanie szczegółowo przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
12.3	wniosek o szerszy zakres inwestycji związany z pracami naprawczymi mostu w km 43,862 tzn. poszerzenie pasa drogi i oddzielenie od ruchu pieszego.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że poszerzenie pasa drogi i oddzielenie od ruchu pieszego nie jest przedmiotem modernizacji linii kolejowej. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
12.4	wniosek o szerszy zakres inwestycji związany z pracami naprawczymi mostu w km 41,352 (tzn. wykonanie prac związanych z wprowadzeniem przejścia dla pieszych i rowerzystów oraz wykonanie suchych półek dla przejścia małych zwierząt).	Wniosek został uwzględniony częściowo na etapie opracowywania raportu OOŚ. Wspomniany most w km 41+352 ze względu na swoje parametry będzie pełnił funkcję nie tylko przejścia dla małych, ale i średnich zwierząt; nie ma potrzeby instalacji tzw. „suchej półki" pod tym obiektem. Wykonanie prac związanych z wprowadzeniem przejścia dla pieszych i rowerzystów nie jest przedmiotem modernizacji linii kolejowej, a zatem wniosek jest niezasadny. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
12.5	wniosek o zachowanie i dostosowanie przejścia podziemnego w km 43,100 znajdującego się przy budynku zabytkowego dworca w Żyrardowie, ze względów zabytkowych, historycznych i kulturowych.	Wniosek został uwzględniony częściowo (całkowicie w zakresie ruchu pieszego) w pkt III. 13 sentencji decyzji. W rejonie istniejącej w km ok. 42,960 kładki zostanie zbudowane przejście podziemne umożliwiające komunikację na drugą stronę miasta oraz dostęp do peronów (z ciągiem pieszym oraz urządzeniami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Ponadto w km 43,100 zostanie zachowane (z przebudową) istniejące przejście podziemne, wkomponowane w zabytkowy kompleks budynku dworca, umożliwiające pieszym dostęp do peronów (bez komunikacji na drugą stronę miasta oraz bez urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że zagadnienie zachowania istniejącego przejścia dla pieszych do peronów oraz budowy nowego przejścia podziemnego była kilkakrotnie omawiana z pracownikami PKP PLK S.A. Po ponownej analizie wniosków mieszkańców, możliwości technicznych oraz uwarunkowań terenowych Inwestor przychylił się do wniosku m.in. ze względu na

		wkomponowanie istniejącego przejścia podziemnego w kompleks zabytkowego dworca.
12.6	wniosek o zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych przezroczystych.	Wniosek został częściowo uwzględniony w pkt III.2 sentencji decyzji. Podstawowym parametrem decydującym o skuteczności ekranów akustycznych jest tzw. izolacyjność akustyczna - największa w przypadku ekranów nieprzezroczystych wypełnionych, dlatego w niektórych miejscach w przypadku dużych przekroczeń norm w zakresie hałasu niemożliwa jest realizacja wyłącznie ekranów przezroczystych. Ponadto ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste – w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. Biorąc pod uwagę warunki środowiskowe nałożone przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska, nawet w przypadku występowania ekranów przezroczystych, należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Jedynie w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych barwnych – by przeciwdziałać kolizjom z ptakami. Rodzaj zastosowanych ekranów akustycznych będzie szczegółowo rozważany na etapie projektu budowlanego.
13.	**Urząd Miasta w Pruszkowie (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**	
13.1	wniosek o utworzenie bezkolizyjnych podziemnych przejść: - dla pieszych i rowerzystów w rejonie granicy miasta Pruszkowa i Piastowa – ul. Główna-Broniewskiego - w zamian za likwidację kładki w rejonie ul. 3 Maja – Majowa - dla pieszych i rowerzystów oraz tunel dla samochodów o obniżonej skrajni na połączeniu ulic Działkowa-Błońska – km 18,500.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że kwestia skomunikowania dwóch stron miasta jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych. Miasta rozwijające się wzdłuż linii kolejowych powinny dbać o prawidłowe skomunikowanie dwóch stron miasta położonych po przeciwnych stronach linii kolejach. Nie jest to natomiast zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację przejścia podziemnego i jego wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejścia związanego z dojściami do peronów etc.
13.2	wniosek o budowę ekranów akustycznych na obszarze miasta Pruszkowa w pierwszym etapie modernizacji linii PKP.	Wniosek nie został uwzględniony. Ekrany akustyczne będą realizowane razem z innymi elementami modernizacji linii kolejowej. Szczegółowy harmonogram prac zostanie opracowany po sporządzeniu projektów budowlanych i opracowania fazowania robót.
14.	**Pani Czesława Skoneczna (pismo z dn. 29.10.2009 r.)**	

14.1	wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr. 1 według wariantu W2.	Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOŚ wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
14.2	wniosek o przeprowadzenie obiektywnego dowodu przez zewnętrznego niezależnego eksperta – Raportu o oddziaływaniu ww. inwestycji – opinii na temat wpływu tej inwestycji na środowisko i prawo własności.	Wniosek nie został uwzględniony. W Raporcie OOŚ przeprowadzono analizę wariantów i przedstawiono wariant najkorzystniejszy dla środowiska wraz z uzasadnieniem. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy.
14.3	wniosek o przeprowadzenie wizji lokalnej terenu inwestycji na obszarze gminy Jaktorów przy granicy z działką nr 437/1 z udziałem przedstawicieli inwestora, RDOŚ i autora Raportu OOŚ.	Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOŚ oraz postępowania z udziałem społeczeństwa. Przeprowadzono kilka wizji lokalnych. Ponadto w Jaktorowie 27 sierpnia 2009 r. odbyła się rozprawa administracyjna otwarta dla wszystkich zainteresowanych, zgodna z zapisami Kpa.
14.4	wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w siedzibie RDOŚ w Warszawie z udziałem właścicieli, których grunty przeznaczone są do wywłaszczenia.	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Tłumaczono także, dlaczego pewne rozwiązania nie mogą zostać zastosowane m.in. dotyczące lokalizacji peronów w Jaktorowie. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.
14.5	wniosek o wystąpienie do inwestora o udostępnienie	Wniosek nie został uwzględniony. Studium Wykonalności nie jest dokumentacją wymaganą

	Studium Wykonalności dla ww. przedsięwzięcia, włączenie tego dokumentu do akt sprawy oraz umożliwienie zapoznania się z nim stronom postępowania.	do złożenia w toku postępowania o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania Studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport OOŚ.
14.6	wniosek o pozostawienie peronu w Jaktorowie w dotychczasowym miejscu i modernizowanie linii kolejowej po torach CMK lub budowę peronów naprzeciwległych w starym miejscu.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych.
15	**Urząd miasta Milanówek (pismo z dn.9.11.2009 r.)**	
15.1	wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w mieście Milanówek.	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora.
15.2	wniosek o uczestnictwo gminy Milanówek na etapie przygotowania projektu budowlanego przedsięwzięcia w granicach gminy.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.
16.	**Stowarzyszenie na rzecz Miast-Ogrodów z siedzibą w Milanówku (pismo z dn. 13.11.2009 r.)**	
16.1	wniosek o zorganizowanie debaty społecznej w mieście Milanówku.	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Urząd Miasta w Milanówku otrzymał w dniu 12.08.2009r stosowne obwieszczenie informujące o dacie i miejscu rozprawy administracyjnej, było ono wywieszone na tablicy ogłoszeń urzędu od 12.08.2009 r. do 26.08.2009 r. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego

		postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.
17.	**Pan Wojciech Klim**	
17.1	Skarga na Inwestora, zarzucenie nie dopełnienia obowiązku przekazania informacji publicznej o planowanej i obecnie realizowanej inwestycji modernizacji linii kolejowej PKP na odcinku m.in. przebiegającym przez miasto Milanówek.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.
17.2	Wniosek o zorganizowanie rozprawy administracyjnej w Milanówku.	Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Urząd Miasta w Milanówku otrzymał w dniu 12.08.2009r stosowne obwieszczenie informujące o dacie i miejscu rozprawy administracyjnej, było ono wywieszone na tablicy ogłoszeń urzędu od 12.08.2009 r. do 26.08.2009 r. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOŚ, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

Dodatkowo pismem z dnia 25.05.2009 r. uwagi złożyło Stowarzyszenie Chrońmy Nasze Życie z siedzibą w Jaktorowie. Jako, że nie złożyło potwierdzenia aktualnego wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego, oraz statutu Stowarzyszenia, nie odpowiedziało również w ciągu 7 dni od daty dostarczenia na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wystosowanego pismem z dnia 10.11.2009 r. o dostarczenie ww. dokumentów, organ nie umieścił uwag tego wnioskodawcy w powyższym spisie. Uwagi dotyczyły sprzeciwu wobec planowanej lokalizacji peronu w Jaktorowie, oraz propozycję organizacji ruchu pociągów tak, by umożliwić ich wjazd na linię kolejową nr. 65 w miejscowości Stare Budy. Dodatkowo zgłoszono chęć zawarcia ugody administracyjnej w tej sprawie. Organ wielokrotnie w niniejszej decyzji odnosił się do podobnych uwag, złożonych przez innych wnioskodawców.

Poza „terminem określonym przez organ do wniesienia uwag i wniosków" wniosek złożył pan Wojciech Klim. Wniosek pozostał bez rozpatrzenia zgodnie z art. 32 ust. 1a ustawy Poś.

Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Linia kolejowa nr 1 jest linią o znaczeniu priorytetowym, stanowiącą na odcinku pomiędzy Warszawą Zachodnią a Grodziskiem Mazowieckim część międzynarodowej linii E65, a na dalszym odcinku linię o statusie krajowym. Linia ta łączy dwa największe miasta w Polsce – Warszawę z Łodzią. W związku z tym jest wykorzystywana codziennie przez tysiące mieszkańców obu aglomeracji, dojeżdżających do pracy, szkół, uczelni, urzędów, placówek kulturalnych itp., a odcinek objęty planowaną modernizacją jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowych na sieci PKP. Co więcej – potoki podróżnych intensywnie rosną w związku z rozwojem obu aglomeracji. Modernizacja wiązać się będzie ze skróceniem czasu przejazdu, co spowoduje wzrost atrakcyjności transportu kolejowego w stosunku do kołowego powodującego znaczną emisję zanieczyszczeń do powietrza. Przedmiotowe przedsięwzięcie ma też ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Przyczyni się do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli rozpocząć modernizację i umożliwi wykonanie zadania zgodnie z założonymi harmonogramami. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie finansowane przy pomocy środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 i jedynie terminowa realizacja inwestycji gwarantuje wykorzystanie tych środków w pełnej wysokości. Terminowa realizacja jest również niezbędna ze względu na organizację w Polsce Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 i ogromne znaczenie przedmiotowej linii kolejowej w zapewnieniu komunikacji dla tysięcy uczestników tego turnieju oraz turystów.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust.4, oraz do zgłoszenia o którym mowa w art. 46 ust.4a ustawy – Poś; złożenie wniosku albo dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od daty wydania niniejszej decyzji. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Iłłowska

Załącznik: Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy Poś.

Otrzymują:
1. Pełnomocnik- Pan Krzysztof Pogłód,
   Ove Arup & Partners International Ltd Sp. z. o. o.
   ul. Królewska 16, 00-103 Warszawa
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa.
3. aa.

Warszawa, dnia 22 grudnia 2009 r.

Załącznik Nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. (znak:RDOŚ-14-WOOŚ-II-TS-6613-125/08).

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

Modernizacja linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegająca na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska.

I. INWESTOR

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Opisywana inwestycja obejmuje linię kolejową nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), tj. od km 3,900 do km 61,350. Niniejsze charakterystyka odnosi się do odcinka objętego modernizacją położonego na obszarze województwa mazowieckiego (od km 3,900 do km 57,685).

Odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na obszarze województwa mazowieckiego (km 3+900 do km 57+685) przebiega przez:

miasto Warszawę:
- Warszawa Wola
- Warszawa Włochy
- Warszawa Ursus

powiat pruszkowski
- gmina Piastów
- gmina Pruszków
- gmina Brwinów – obszar wiejski
- gmina Brwinów – miasto

powiat grodziski
- gmina Milanówek
- gmina Grodzisk Maz. – miasto
- gmina Grodzisk Maz. – obszar wiejski
- gmina Jaktorów

powiat żyrardowski
- gmina Żyrardów
- gmina Wiskitki
- gmina Puszcza Mariańska

Linia nr 1 jest częścią trasy kolejowej Warszawa – Łódź, a odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), objęty opracowaniem, jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowych na sieci PKP. Obciążenie linii wynosi ponad 65 par pociągów (z tego ponad 12 par pociągów towarowych) w ciągu doby. Z uwagi na dynamiczny rozwój aglomeracji warszawskiej, potoki podróżnych dojeżdżających do Warszawy z ośrodków takich jak Żyrardów

czy Skierniewice, jak również potoki podróżnych w relacji Warszawa – Łódź intensywnie rosną.

Podstawowym założeniem modernizacji linii jest jej przebudowa w celu osiągnięcia prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych o maksymalnym nacisku 221 kN/oś. podniesienie poziomu bezpieczeństwa oraz zmniejszenie uciążliwości linii nr 1 dla otoczenia. Takie zdefiniowanie parametrów technicznych określiło zakres modernizacji linii w poszczególnych branżach technicznych.

III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Docelowy wariant realizacji modernizacji linii kolejowej pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy – Miedniewice (Skierniewice) z prędkością maksymalną V=160 km/h.

Wariant docelowy zakłada:
- przebudowę torów szlakowych i dostosowanie ich geometrii do prędkości 160 km/h;
- przebudowę układów torowych na stacjach i posterunkach ruchu w celu wyeliminowania ograniczenia prędkości jazdy pociągów wynikającego z usytuowania w torach głównych zasadniczych rozjazdów krzyżowych oraz w miarę możliwości ograniczenia wynikającego z jazd pociągów po kierunkach zwrotnych rozjazdów;
- przebudowę przystanków, na których w stanie istniejącym perony wyspowe usytuowane są na międzytorzu torów głównych zasadniczych na przystanki o peronach naprzemianległych; dotyczy to p.o. Jaktorów (km 35,034), p.o. Międzyborów (km 40,436), p.o. Sucha Żyrardowska (km 50,032), p.o. Jesionka (km 52,082), st. Radziwiłłów Mazowiecki (km 55,405);
- likwidację skrzyżowań jednopoziomowych dróg z liniami kolejową na odcinku Warszawa Zachodnia – Jaktorów (nr 1 i nr 447 lub nr 1 i nr 4), z wyjątkiem przejazdu w km 7,545 i przejazdu „tymczasowego" w km 18,500 (będzie funkcjonował do czasu wybudowania planowanej zachodniej obwodnicy Pruszkowa), na których zostaną zabudowane urządzenia jak dla kat.A,
- likwidację przejazdu w km 54,281 (w pobliżu stacji Radziwiłłów),
- budowę przejść i przejazdów wielopoziomowych na odcinku Warszawa Zachodnia – p.o. Jaktorów, w tym m.in. o obniżonej skrajni przeznaczonego dla samochodów osobowych, rowerzystów i pieszych w km 30,449 w ciągu ulicy Bałtyckiej w Grodzisku Mazowieckim, w km 34,086 w Jaktorowie oraz w km 35,635 (Jaktorów) przeznaczonego dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz pieszych i rowerzystów; przejść podziemnych łączących przeciwległe części miasta w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim i Żyrardowie,
- przebudowę kładki dla pieszych w Radziwiłłowie, jako bezkolizyjnego dojścia na perony,
- budowę dróg równoległych,
- w zakresie automatyki – przebudowę urządzeń srk (sterowania ruchem kolejowym) na wszystkich posterunkach ruchu, znajdujących się na przebudowywanym odcinku linii. W wariancie tym wszystkie posterunki ruchu zostaną wyposażone w komputerowe urządzenia srk z licznikami osi do stwierdzania niezajętości torów i rozjazdów. Na szlakach zabudowana zostanie komputerowa, czterostawna, samoczynna blokada liniowa, wyposażona w liczniki osi do kontroli niezajętości odstępów blokowych, zakres modernizacji urządzeń srk wymaga wyburzenia istniejących nastawni na p. odg. Warszawa Włochy, Józefinów, stacji Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Radziwiłłów oraz wybudowania nowych budynków na p. odg. Warszawa Włochy, stacji Pruszków, stacji Żyrardów oraz modernizacji nastawni na stacji w Radziwiłłowie;
- zabudowanie urządzeń zdalnego sterowania na odcinku Józefinów – Żyrardów z Lokalnym Centrum Sterowania (LCS) w Grodzisku Mazowieckim, obejmującym swoim obszarem stacje Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Pruszków i p. odg. Józefinów (bez stacji Radziwiłłów Mazowiecki, która włączona zostanie do przyszłego LCS Skierniewice);
- instalację urządzeń DSAT (system Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru), które będą współpracowały z systemem sieciowym umożliwiającym rejestrację i śledzenie powstawania usterek i ich rozwoju, umożliwiającym przypisanie ich do składu pociągu, pojazdu i osi,

- w zakresie modernizacji sieci trakcyjnej - zastosowanie na torach szlakowych oraz głównych zasadniczych sieci dostosowanej do planowanej prędkości ruchu pociągów. Ze względu na zachowanie normatywnych wymiarów skrajni międzytorza między liną nr 1 i 447 na odcinku od Warszawy Zachodniej do Grodziska Mazowieckiego przewidziano budowę bramek. Zachowanie wymaganej skrajni poziomej międzytorza wymaga ponadto likwidacji słupów trakcyjnych toru nr 3 linii 447,
- przebudowę i budowę podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych,
- przebudowę i budowę nowych instalacji elektrycznego ogrzewania rozjazdów na stacjach oraz oświetlenia stacji, peronów na stacjach i przystankach osobowych; zakłada się budowe LPN,
- w zakresie telekomunikacji - przebudowę wszystkich elementów infrastruktury,
- przebudowy istniejących obiektów inżynieryjnych (mosty, przepusty) uwzględniające także dostosowanie ich do wymagań ochrony środowiska poprzez np. instalację w przepustach suchych półek dla małych zwierząt,
- zabudowę ekranów akustycznych, jako ochrony przed hałasem oraz mat antywibracyjnych.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Atłowska

WOJEWODA MAZOWIECKI

WŚR-I-AZ/6613/1/76/06 Warszawa, 17.01.2007 r.

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 132 §1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zmian.), art. 46 ust 1 pkt. 1 , 46a ust. 1 i ust. 7, pkt. 1, lit. a) ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006r. Nr 129, poz. 902 ze zmian.)

po rozpatrzeniu

wniosku PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i rozbudowie (modernizacji) linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego.

ORZEKAM

I. Uchylić moją decyzję z dnia 6 listopada 2006 roku w całości;

II. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane jest w ramach inwestycji obejmującej przystosowanie linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego (od 4,775 km do 132,640 km) do parametrów określonych w umowach AGC i AGTC oraz wymogów interoperacyjności.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.

Teren inwestycji w fazie realizacji i eksploatacji obiektu winien być wykorzystany zgodnie z decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

3. Wymagania konieczne do uwzględnienia:

A. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. zlokalizować plac budowy i jego zaplecze (w tym bazy techniczne i składy materiałów) oraz prowadzić drogi techniczne, zapewniając oszczędne wykorzystanie terenu i jak najmniejsze przekształcanie jego powierzchni oraz przeprowadzić jego rekultywację po zakończeniu prac. Teren zaplecza budowy należy wyznaczyć w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, unikając przekształcania obszarów cennych ze względów przyrodniczych lub krajobrazowych (w tym należy zapewnić zachowanie nienaruszonego trzcinowiska na wysokości miejscowości Modlin);
2. poprzedzić roboty ziemne usunięciem warstwy ziemi próchniczej i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej;
3. zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w tym minimalizować ilość wytwarzanych odpadów, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach chroniących środowisko przed przedostaniem się do niego substancji szkodliwych oraz zapewnić odbiór odpadów lub ich ponowne wykorzystanie;
4. prace budowlane, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem oraz na odcinku zlokalizowanym w pobliżu trzcinowiska na wysokości miejscowości Modlin, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (tj. w godzinach od 6.00 do 22.00);
5. ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
6. zabezpieczyć wody powierzchniowe przed zasypaniem w wyniku prowadzonych prac oraz przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy, wyciekami z maszyn i pojazdów używanych do budowy, a także przed ściekami bytowymi;
7. ograniczyć prace budowlane związane z ingerencją w koryta rzek do okresu od 1 czerwca do 31 sierpnia;
8. nie dopuścić do zniszczenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
9. stosować ciężki sprzęt budowlany o możliwie najmniejszym poziomie mocy akustycznej, a prace budowlane na terenach ochrony akustycznej wykonywać wyłącznie w porze dziennej. Należy też ograniczyć do niezbędnego minimum tereny technicznej ingerencji, w tym teren zaplecza budowy i parku maszyn, jak również czasu trwania robót na poszczególnych odcinkach torowisk i innych obiektach.

B. W projekcie budowlanym należy:

1. zaprojektować system odwodnienia i odprowadzenia wód drenażowych i opadowych ze szlaku oraz ze stacji kolejowych z uwzględnieniem ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, w tym należy przewidzieć:
   - wykonanie umocnionych rowów lub zastosowanie innego sposobu szczelnego odwadniania linii kolejowej na obszarach wysokiego zagrożenia ujęć wód podziemnych, użytkowych poziomów wodonośnych i stref ich zasilania, szczególnie zwracając uwagę na wyznaczone odcinki: od km 4,2 do km 51,0, od km 76,0 do km 77,5, od km 84,5 do km 86,0, od km 93,0 do km 98,0 oraz od km 105,0 do km 107,0;
   - zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia obiektów mostowych, w tym na rzekach: Narwi, Wkrze, Nasielce, Sonie, Łydyni, dzięki któremu wody opadowe nie będą kierowane bezpośrednio z tych obiektów do przepływających pod nimi cieków;
   - zainstalowanie urządzeń oczyszczających wody pochodzące z odwodniania linii kolejowej, przed ich odprowadzeniem do wód lub do ziemi, w tym przed odprowadzeniem do rzek: Narwi, Wkry, Nasielnej, Sony, Łydyni oraz ich dopływów i Kanału Żerańskiego;
   - zabezpieczenie środowiska na wypadek wystąpienia awarii, poprzez zastosowanie rozwiązań umożliwiających zatrzymanie substancji niebezpiecznych przed odbiornikiem w urządzeniach systemu odwodniającego linię kolejową, szczególnie w miejscach takich jak przecinane doliny rzek, obszary podmokłe, tereny bezodpływowe.
2. dostosować linię kolejową do migracji zwierząt, w tym:
   - zapewnić suche półki lub suche przęsła, położone powyżej średnich stanów wody w danym cieku, co najmniej na jednym z brzegów każdego z mostów lub przepustu, pod którym możliwa jest migracja zwierząt, szczególnie w przypadku rzek i kanałów: Narwi, Wkry, Nasielnej, Sony, Łydyni, Dunajczyka, oraz cieku w okolicy km 124,5 i Seracza. Parametry przejść powinny być odpowiednie dla migrujących daną doliną gatunków zwierząt;
   - wyposażyć przepusty zlokalizowane na ciekach, które mają obecnie lub będą miały po wykonaniu modernizacji średnicę od 1 m i większą, w suche półki o szerokości minimalnej 30 cm;
   - zaadaptować otoczenie mostów i przepustów, dostosowanych do funkcji przejścia dla zwierząt, tak aby projektowane lub pozostawiane suche półki oraz suche przęsła łączyły się w naturalny sposób z otaczającym terenem, zagospodarowanym roślinnością zaprojektowaną w celu naprowadzania zwierząt do przejścia;
   - zapewnić, by w miejscach, w których dobudowane zostaną drogi równolegle, przepusty pod linią kolejową umożliwiające migrację zwierząt będą w podobny sposób przebiegały również pod tymi drogami;

- przewidzieć instalację i stosowanie odpłaszaczy akustycznych w miejscach intensywnej migracji zwierząt, szczególnie w korytarzu Lasów Legionowskich(w ok. od km 30 do km 36), korytarzu Wkry na odcinku Modlin – Brody (w ok. od km 47,5do km 51,3);
- przewidzieć instalację i stosowanie odpłaszaczy odblaskowych w pozostałych miejscach stwierdzonej migracji zwierząt przekraczających tory kolejowe, szczególnie na wytypowanych odcinkach w okolicach: od km 19,8 do km 23,6; od km 77,4 do km 78,7;

3. uwzględnić zabezpieczenia akustyczne w otoczeniu linii kolejowej (w obrębie zabudowy mieszkaniowej i innych terenów chronionych), tak aby zapewnić wymagany obowiązującymi przepisami prawa poziom hałasu. W tym celu należy zastosować ekrany akustyczne oraz inne środki ochrony przeciwdźwiękowej tj.: zwiększenie izolacyjności przegród zewnętrznych (okien), zastosowanie mat antywibracyjnych, jak również w przypadku braku technicznej i ekonomicznej możliwości pełnej ochrony przed hałasem obiektu – wykup;
4. na odcinkach regionów bardziej wrażliwych na zanieczyszczenie wód naturalnych zastosować rowy przyskarpowe/przytorowe wzdłuż torowisk i nasypów odwadniających torowiska. Umocnić je elementami betonowymi i uszczelnić materiałami słabo przepuszczalnymi (iły, gliny);
5. urządzić pasy zieleni izolacyjnej i dogęszczającej (w obrębie terenów wrażliwych) dla przebudowywanych obiektów mostowych i łuków po weryfikacji terenowej i o uwarunkowania projektowe;
6. uwzględnić zastosowanie systemu odwodnienia linii kolejowej w postaci rowów trawiastych oraz korytek betonowych o łagodnym nachyleniu ścian nie większym niż 45 stopni i przystosować inne urządzenia tak aby umożliwiały migrację gadów, płazów i innych drobnych zwierząt w sposób, który zapewni ochronę przed przedostawaniem się zwierząt do systemu odwadniania, bez możliwości jego opuszczenia;
7. przystosować system odwodnienia linii kolejowej (w tym rowy, korytka typu krakowskiego i inne urządzenia) do migracji gadów, płazów i innych drobnych zwierząt w sposób, który zapewni ochronę zwierząt przed przedostaniem się do odwodnienia, bez możliwości jego opuszczenia.

C. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy:

1. przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący hałasu i gospodarki ściekowej (m. in. uwzględnić okresowe kontrole stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania spływów z torowiska i terenów stacji);
2. zapewnić właściwą obsługę i konserwację urządzeń oraz elementów systemu odprowadzania i oczyszczania wód opadowych, tak aby utrzymane były w pełnej sprawności;

3. w miejscach, w których linia kolejowa krzyżuje się z ciekami wodnymi, nie stosować herbicydów, zaś roślinność na odcinkach o długości po 100 m z każdej strony mostu bądź przepustu usuwać ręcznie lub kosić.

D. Nie wyrażam zgody na:

1. zaprojektowanie instalacji oświetlającej most kolejowy przez rzekę Narew, w celu zminimalizowania ryzyka kolizji ptaków z elementami konstrukcyjnymi tego obiektu;
2. wygradzanie linii kolejowej w miejscach intensywnej migracji zwierząt, szczególnie w korytarzu Lasów Legionowskich (w ok. od km 30 do km 36), korytarzu Wkry na odcinku Modlin- Brody (w ok. od km 47,5 do km 51,3).

E. Należy zaplanować szczegółowy harmonogram badań i wykonać monitoring dotyczący zbadania, w miejscach intensywnej migracji zwierząt, poziomu ich śmiertelności w wyniku kolizji z pociągami. Badania należy wykonać w okresie 2 lat od oddania przebudowanej linii kolejowej do eksploatacji i przedłożyć je Wojewodzie.

F. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Analiza winna być wykonana w szczególności w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz środowiska gruntowo – wodnego. Powinna ona obejmować min. .pomiary kontrolne w zakresie poziomu hałasu, a w miejscach wrażliwych pomiary zanieczyszczeń gleb i wód podziemnych oraz składu chemicznego odprowadzanych wód opadowych.

Uzasadnienie

Do Wojewody Mazowieckiego 5 kwietnia 2006 roku wpłynął wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie i rozbudowie (modernizacji) linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego, tj. od km 4,775 do km 132,640. Do wniosku dołączono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz kopie map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek.

Działając zgodnie z art. 48 ust 2 pkt. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Mazowiecki 1 czerwca 2006 roku wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego

w Warszawie oraz Ministra Środowiska z wnioskiem o uzgodnienie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny uzgodnił przedmiotową inwestycję postanowieniem z 17 lipca 2006r. znak: ZNS.713-1818-626/06.PN, zaś Minister Środowiska postanowieniem z 8 września 2006 roku znak: DOOŚ-15k/7151/06/IS.

Warunki określone w postanowieniach wyżej wymienionych organów uwzględniono w pkt. 3 lit. A – F niniejszej decyzji.

W wyniku przeprowadzonego postępowania administracyjnego 6 listopada 2006 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizacje przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po jej wydaniu 30 listopada 2006 r. (terminu na wystąpienie z wnioskiem o sprostowanie oczywistych błędów pisarskich oraz na wniesie odwołania dotrzymano), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpiły z wnioskiem o sprostowanie błędów, jakie zawierała decyzja. Wnioskodawca wskazał nieprawidłowości i niejasności, które zawierały zapisy decyzji. Ponadto zarzucił jej brak elementów, jakie winna zawierać decyzja na podstawie art. 56 ust. 7 i 8 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Po zapoznaniu się z wnioskiem w tym przedmiocie organ uznał, że braki jakie zawiera decyzja nie mogą być potraktowane jako błędy pisarskie czy oczywiste omyłki. Uznano również, że nie można uzupełnić decyzji w trybie art. 111 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), ani też dokonać sprostowania w trybie art. 113 § 1 ww. ustawy.

Na podstawie treści wniosku i zakresu uwag do decyzji uznano, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako strona wnosząca o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezadowolona z treści decyzji. W związku z tym faktem oraz zgodnie z art. 128 k.p.a. zakwalifikowano wniesione żądanie jako odwołanie. Jednocześnie organ zgodnie z art. 132 §2 k.p.a. stwierdził, że odwołanie zasługuje w całości na uwzględnienie i postanowił niniejszą decyzją uchylić swoje wcześniejsze rozstrzygnięcie i wydać nowe w tej sprawie, eliminując przez to popełnione we wcześniejszym rozstrzygnięciu błędy.

Przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie organ, zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., zapewnił stronom udział w postępowaniu. O wszczęciu postępowania, stosownie do art. 49 k.p.a. w związku

z art. 46a ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska, zawiadomiono strony w sposób zwyczajowo przyjęty, umieszczając informację na tablicy ogłoszeń w siedzibie Wojewody Mazowieckiego w Warszawie.

Zgodnie z art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu podając do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie" danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości składania uwag i wniosków. Stosownie do wymogów art. 32 ustawy Prawo ochrony środowiska zapewniono zainteresowanym możliwość zapoznania się z treścią wniosku, raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz składania uwag i wniosków w terminie 21 dni, tj. od 13.10.2006 r. do 3.11. 2006 r. W terminie tym nie złożono żadnych wniosków ani uwag.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu przystosowanie linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego, tj. od km 4,775 do km 132,640, o łącznej długości około 128 km do parametrów określonych w umowach AGC i AGTC oraz wymogów interoperacyjności kolei - zdolności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy modernizacji linii, która funkcjonuje od 130 lat. Formalnie na linii kolejowej E 65 Warszawa - Gdynia obowiązuje obecnie prędkość 120 km/h. W praktyce wprowadzone są liczne ograniczenia prędkości jazdy wynikające z geometrii trasy oraz stanu nawierzchni. Przedmiotem projektu jest modernizacja linii kolejowej E 65 Warszawa - Działdowo - Gdańsk Główny - Gdynia na odcinku od km 4,971 w torze nr 1 i 4,775 w torze nr 2 do km 328,120 linii nr 009 Warszawa - Gdańsk i od km 0,00 do km 26,00 linii nr 202 Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński, łącznie z modernizacją stacji Gdynia Główna Osobowa. Przebudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, związanej z linią kolejową E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego, prowadzona będzie na działkach zaliczonych do terenów zamkniętych oraz na innych działkach należących do PKP i na działkach nie będących we władaniu PKP. Zakres planowanych prac obejmuje między innymi korektę geometrii trasy, przebudowę sieci trakcyjnej, budowę dróg dojazdowych związanych z likwidacją niektórych przejazdów, przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wykonanie urządzeń służących ochronie środowiska.

Zgodnie z §2 ust 1 pkt. 27 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2006 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczególnych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) planowana inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających obligatoryjnego sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W opracowanym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko poddano analizie wariant nazwany „opcja 0" – polegający na rehabilitacji istniejącej infrastruktury i jej dostosowaniu do aktualnych i przyszłych potrzeb w zakresie wielkości funkcji eksploatacyjnych oraz wariant związany z modernizacją i przystosowaniem infrastruktury do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych oraz nacisku 225 kN/oś („opcja 1") i do prędkości 200 km/h dla taboru pasażerskiego w wychylnym pudłem („opcja 2").

Na podstawie analiz zaprezentowanych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia dla środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy pozwoliły na zaproponowanie środków zapobiegających i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia negatywne oddziaływanie na środowisko zminimalizuje właściwa lokalizacja i organizacja zaplecza technicznego oraz sposób prowadzenia robót. Dostosowanie warunków wymienionych w sentencji zapewni właściwe gospodarowanie odpadami, a także zminimalizowanie oddziaływania robót na wody podziemne i powierzchniowe. W celu ograniczenia wpływu przebudowy linii na gatunki zwierząt wodnych odbywających tarło, ograniczono możliwość wykonania robót związanych z integracją w koryta rzek oraz tereny w ich bezpośrednim otoczeniu do określonego w sentencji okresu.

Ze względu na poziom hałasu wytwarzany w czasie niektórych prac w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem roboty należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej powstawać będą z powierzchni torowiska odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe, w związku z czym na szczególnie wrażliwych odcinkach należy wykonać odpowiedni system odwadniania linii kolejowej. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą cieki wodne oraz ziemia. Linia kolejowa przebiega nad głównymi zbiornikami wód podziemnych: GZWP-215 Subniecka Warszawska, GZWP-222 Dolina Środkowej Wisły, GZWP-214 Zbiornik Działdowo, GZWP-219 Zbiornik Międzymorenowy Górnej Łydyni.

Linia kolejowa w granicach województwa mazowieckiego leży w zasięgu jednej dużej jednostki fizycznogeograficznej w randze podprowincji: Niziny Środkowopolskiej (318). W jej obrębie wydzielone zostały makro- i mezoregiony, wyróżniające się rzeźbą terenu i innymi uwarunkowaniami środowiskowymi.

Pod względem geologiczno-strukturalnym opiniowana linia kolejowa przebiega w granicach województwa mazowieckiego przez jednostkę o nazwie niecka brzeżna, a właściwie jej mniejsze wydzielenie – nieckę warszawską, czyli strukturę depresyjną wypełnioną utworami kredy (odcinek od Warszawy do Mławy).

Obszar objęty opracowaniem leży w zlewni I rzędu Wisły, a odwadniają go w większej części lewe dopływy Wkry (zlewnia III rzędu, prawy dopływ Narwi): Sona, Łydynia, Mławka i Działdówka. Na terenie położonym w sąsiedztwie linii E 65 występują oprócz sieci rzek stawy rybne, rowy melioracyjne, kanały, glinianki itp.

Linia kolejowa E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego w zasadzie omija tereny o najostrzejszych rygorach ochronnych, przechodzi kilka razy przez obszary chronionego krajobrazu (Warszawski Obszary Chronionego Krajobrazu, i Krośnicko-Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz przebiega w bliskim sąsiedztwie czterech rezerwatów przyrody: Kępy Kazuńskie, Bukowiec Jabłonnowski, Ruska Kępa i Pomiechówek.

Inwestycja nie przecina żadnego obszaru Natura 2000. Jedynie na wysokości Nowego Dworu Mazowieckiego przebiega w bliskim sąsiedztwie obszaru Dolina Środkowej Wisły PLB140004, w rejonie Mławy „styka się" z projektowanym obszarem specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki, a pomiędzy Janówkiem i Modlinem towarzyszą jej enklawy obszaru Forty Modlińskie PLH140014. Dodatkowo, w odległości do 10 km od linii kolejowej znajdują się cztery kolejne obszary Natura 2000: Łęgi Czarnej Strugi PLH140009, Puszcza Kampinoska PLC140001, Dolina Wkry PLH140005 i Olszyny Rumockie PLH140010 (według stanu na dzień 1 marca 2006 roku).

Linia kolejowa E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego, na większości długości nie posiada uregulowanego systemu odwadniającego. Jedynie na krótkich odcinkach podtorze odwadniane jest rowami przyskarpowymi, wyłożonymi prefabrykatami betonowymi, tzw. korytkami krakowskimi. W związku z powyższym, wody opadowe i roztopowe odprowadzane są do wód powierzchniowych i ziemi bez podczyszczania. Dotyczy to tak szlaku kolejowego, jak również sposobu odwodnienia obiektów inżynieryjnych i stacji.

Planowana przebudowa i modernizacja linii kolejowej E 65 w granicach województwa mazowieckiego, polega m.in. na uporządkowaniu gospodarki wodno-ściekowej (podczyszczanie wód deszczowych i odcieków z podtorza), ograniczeniu emisji hałasu i wibracji (budowa ekranów akustycznych i zastosowanie mat antywibracyjnych, przebudowa torowiska), zmniejszeniu śmiertelności zwierząt (instalacja urządzeń odstraszających, modernizacja wytypowanych przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt) oraz obniżeniu prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii (przebudowa urządzeń sterowania ruchem i automatyki kolejowej) przyczyni się do zachowania, a nawet poprawy warunków przyrodniczych w obrębie obszarów chronionych i pozostałych terenów, przez które przebiega opiniowana linia.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały różnego rodzaju odpady, a także nie uniknie się emisji hałasu spowodowanego pracą urządzeń budowlanych.

Analizując przedłożony wniosek organ uznał, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem emisji substancji do powietrza, (dlatego też w decyzji nie określono wymagań w zakresie ochrony powietrza) oraz nie pogorszy stanu środowiska.

Uwarunkowania zgłoszone w sentencji są niezbędne do prawidłowej realizacji przedsięwzięcia w aspekcie zminimalizowania negatywnego wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi.

Integralną część niniejszej decyzji stanowi charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Na niniejszą decyzję służy stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Otrzymuje:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   Zarząd
   ul. Targowa 74
   03-734 Warszawa
2. Pan Waldemar Madej
   Pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe
   ul. Przy Agorze 16/17
   01-960 Warszawa;

MAZOWIECKI URZĄD WOJEWÓDZKI Wydział Środowiska i Rolnictwa Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
Decyzja ostateczna i prawomocna
Data 11.01.11 r.
STARSZY INSPEKTOR
Dorota Więckowska

z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO
Ewa Stępniewska
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Środowiska
   ul. Wawelska 52/54
   00-922 Warszawa;
2. Ministerstwo Transportu
   ul. Chałubińskiego 4/6
   00-928 Warszawa;
3. Wojewódzka Stacja Sanitarno - Epidemiologiczna
   ul. Żelazna79
   00-875 Warszawa;
4. GEOS consulting Zakład Ochrony Środowiska
   ul. Przy Agorze 16/17
   01-960 Warszawa

Warszawa, 11.01.2007 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z 11.01.2007 r. znak: WŚR.I.AZ/6613/1/75/06 wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:
na przebudowie i rozbudowie (modernizacji) linii kolejowej E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego,

INWESTOR:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotowa inwestycja ma na celu przystosowanie przedmiotowego odcinka linii kolejowej E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego do parametrów określonych w umowach AGC i AGTC oraz wymogów interoperacyjności.

2. CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO I PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa linii kolejowej E 65 Warszawa - Działdowo - Gdańsk Główny - Gdynia na odcinku od km 4,971 w torze nr 1 i 4,775 w torze nr 2 do km 328,120 linii nr 009 Warszawa - Gdańsk i od km 0,00 do km 26,00 linii nr 202 Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński, łącznie z modernizacją stacji Gdynia Główna Osobowa.

W poniższej tabeli przedstawiono orientacyjny zakres planowanych prac:

przebudowa stacji	szt.	7
likwidacja stacji	szt.	2
przebudowa przystanków	szt.	22
rozbiórka nawierzchni torów	km	275,3
budowa nawierzchni torowej	km	253,9
budowa wiaduktów drogowych	szt.	32
budowa przejazdów gospodarczych	szt.	18
budowa przejść dla pieszych	szt.	9
budowa podstacji trakcyjnych i linii zasilających	szt.	5
przebudowa kabin sekcyjnych na podstacje trakcyjne	szt.	4
przebudowa przejazdów	szt.	11
budowa dróg objazdowych	km	11,8
przebudowa sieci trakcyjnej	tkm	303,6
przebudowa stacyjnych urządzeń srk	stacje	7
przebudowa liniowych urządzeń srk	km	256
przebudowa linii potrzeb nietrakcyjnych LPN	km	128
budowa ERTMS/ETCS	km	128
budowa systemu diagnostyki taboru	km	128
budowa rezerwowego kabla SDH	km	128

1

Przebudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, związanej z linią kolejową E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego, prowadzona będzie na działkach zaliczonych do obszarów zamkniętych oraz na innych działkach należących do PKP i na działkach nie będących we władaniu PKP. Opisywana linia kolejowa w granicach województwa mazowieckiego leży w zasięgu jednej dużej jednostki fizycznogeograficznej w randze podprowincji: Niziny Środkowopolskiej (318). W jej obrębie wydzielone zostały makro- i mezoregiony, wyróżniające się rzeźbą terenu i innymi uwarunkowaniami środowiskowymi. Pod względem geologiczno-strukturalnym opiniowana linia kolejowa przebiega w granicach województwa mazowieckiego przez jednostkę o nazwie niecka warszawska, czyli strukturę depresyjną wypełnioną utworami kredy (odcinek od Warszawy do Mławy). Linia kolejowa leży w zlewni I rzędu Wisły, a odwadniają go w większej części lewe dopływy Wkry (zlewnia III rzędu, prawy dopływ Narwi): Sona, Łydynia, Mławka i Działdówka. Na terenie położonym w sąsiedztwie linii E 65 występują oprócz sieci rzek stawy rybne, rowy melioracyjne, kanały, glinianki itp.

W granicach województwa mazowieckiego linia kolejowa E 65 Warszawa – Gdynia, omijając w zasadzie tereny o najostrzejszych rygorach ochronnych, przechodzi kilka razy przez obszary chronionego krajobrazu (głównie Warszawski, a także Krośnicko-Kosmowski Obszary Chronionego Krajobrazu) oraz przebiega w bliskim sąsiedztwie (odległości około jednego kilometra) czterech rezerwatów przyrody: Kępy Kazuńskie, Bukowiec Jabłonnowski, Ruska Kępa i Pomiechówek. Na omawianym odcinku linia kolejowa E 65 nie przecina żadnego obszaru Natura 2000. Jedynie na wysokości Nowego Dworu Mazowieckiego przebiega w bliskim sąsiedztwie obszaru Dolina Środkowej Wisły PLB140004, w rejonie Mławy „styka się" z projektowanym obszarem specjalnej ochrony ptaków Doliny Wkry i Mławki, a pomiędzy Janówkiem i Modlinem towarzyszą jej enklawy obszaru Forty Modlińskie PLH140014. Dodatkowo, w odległości do 10 km od opisywanej linii znajdują się cztery kolejne obszary Natura 2000: Łęgi Czarnej Strugi PLH140009, Puszcza Kampinoska PLC140001, Dolina Wkry PLH140005 i Olszyny Rumockie PLH140010 (według stanu na dzień 1 marca 2006 roku.). Udział lasów w ogólnej powierzchni gmin województwa mazowieckiego, przez które przebiega linia kolejowa E 65, wynosi tylko ok. 14,5 %. Jak widać, w stosunku do średniej lesistości Polski, wynoszącej ok. 29%, średnia lesistość obszarów leżących wzdłuż linii E 65 jest mniejsza aż o połowę.

Linia kolejowa E 65 Warszawa – Gdynia w granicach województwa mazowieckiego, na większości długości nie posiada uregulowanego systemu odwadniającego. Jedynie na krótkich odcinkach podtorze odwadniane jest rowami przyskarpowymi, wyłożonymi prefabrykatami

2

betonowymi, tzw. korytkami krakowskimi. W związku z powyższym, ścieki opadowe i wody drenażowe odprowadzane są do wód powierzchniowych i ziemi bez podczyszczania. Dotyczy to tak szlaku kolejowego, jak również sposobu odwodnienia obiektów inżynieryjnych i stacji. Ochronę wód zapewnią następujące urządzenia ochronne: osadniki i studzienki z zasyfonowanym przelewem, zastawki odcinające oraz system odwodnienia powierzchniowego z wykorzystaniem elementów betonowych w formie wspomnianych już korytek krakowskich. Przebudowa i modernizacja linii nie będzie miała istotnego wpływu na warunki hydrogeologiczne otoczenia (za wyjątkiem odwadniania torowiska) i jakość wód I poziomu wodonośnego oraz nie będzie stwarzała zagrożenia dla ujęć wód znajdujących się w sąsiedztwie. Dotyczy to także płytkich wód podziemnych (wierzchówkowych), pod warunkiem prawidłowej eksploatacji urządzeń podczyszczających (osadników, studzienek i zastawek odcinających), w tym właściwej eksploatacji i konserwacji rowów przyskarpowych.

Linia kolejowa E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia, w odcinek przebiegający przez województwo mazowieckie, funkcjonuje w środowisku od ok. 130 lat i przez ten czas zdążyła się już wpisać w krajobraz przylegających obszarów. Stało się to dzięki licznym sukcesyjnym zadrzewieniom i zakrzaczeniom, jak również występującym na nasypach i skarpach zadarnieniom, które - przy sprzyjającej wystawie słonecznej - często przekształciły się w zespoły półnaturalnych zbiorowisk muraw kserotermicznych z ziołoroślami.

Przebudowa i modernizacja linii kolejowej stanowić będzie niewielką uciążliwość dla środowiska przyrodniczego i krajobrazu, w stosunku do budowy nowej linii, pomimo zakładanej potrzeby przebudowy łuków na długości kilku kilometrów, wynikającej z planowanego zwiększenia prędkości. Śledząc przebieg linii w terenie można przyjąć, że na dzień dzisiejszy nie stanowi ona istotnej przeszkody w przemieszczaniu się zwierzyny. Dotyczy to zarówno wędrówek w granicach rewirów - za pożywieniem, jak również sezonowych migracji i wędrówek w poszukiwaniu partnerów. Niewielką przeszkodę dla zwierzyny płowej i dzików stanowić mogą odcinki linii przebiegające na wysokich nasypach oraz w głębokich wkopach, lecz na odcinku mazowieckim stanowią one niewielki procent długości. Dla prawidłowego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000 niezbędne jest zachowanie możliwości migracji roślin i zwierząt pomiędzy tymi obszarami, czemu mają służyć specjalnie wyznaczone korytarze ekologiczne. Opiniowana linia kolejowa przecina, w granicach województwa mazowieckiego, dwa korytarze migracyjne: Lasów Legionowskich (pomiędzy Chotomowem a Janówkiem) i Wkry (pomiędzy Pomiechówkiem a Brodami).W celu ograniczenia strat wśród zwierzyny, na odcinkach zwartych kompleksów leśnych, położonych przede wszystkim w obrębie ww. korytarz migracyjnych, zaproponowano (w granicach województwa mazowieckiego) zastosowanie odpłaszaczy akustycznych na długości około 7,3 km oraz odpłaszaczy odblaskowych na długości około 5,6 km linii. Dla przebudowywanych obiektów mostowych oraz łuków

przewidziano wykonania nasadzeń zieleni oraz renaturyzacji obszarów według wcześniej sporządzonych projektów.

W trakcie prowadzonych prac modernizacyjnych na opiniowanej linii kolejowej należy przystosować przebudowywane przepusty oraz obiekty mostowe do funkcji przejść dla zwierząt. W tym celu przepusty zaopatrzone zostaną w suchy chodnik (podest powyżej poziomu płynącej wody) umożliwiający przechodzenie drobnej zwierzyny. Dotyczy to wytypowanych obiektów o średnicy (świetle) powyżej 1,0 m. Obiekty mostowe powinny posiadać tzw. suche przęsło oraz atrakcyjną zabudowę biologiczną, pozwalającą na bezpieczne przechodzenie zwierzyny (możliwość schowania się). W granicach województwa mazowieckiego zaproponowano adaptację 6 mostów i 11 przepustów.

3. PROPONOWANE WARIANTY PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Poniższa tabela zawiera główne założenia podziału na warianty:

Opcja 0	rehabilitacja istniejącej infrastruktury i jej dostosowywanie do aktualnych i przyszłych potrzeb w zakresie ści funkcji eksploatacyjnych w kontekście prognoz przewozowych.
Opcja 1	modernizacja i dostosowanie infrastruktury do V=160 km/h dla pociągów pasażerskich i V=120 km/h dla pociągów towarowych oraz nacisku 225 kN/oś w kontekście prognoz przewozowych i przyszłych potrzeb eksploatacyjnych, przy założeniu prowadzenia ruchu klasycznych pociągów pasażerskich.
Opcja 2	modernizacja infrastruktury jak w opcji 1 z uwzględnieniem optymalnych rozwiązań i zakresów modernizacji infrastruktury dla szybkości Vmax do 200 km/h, przy założeniu kursowania z tymi prędkościami taboru pasażerskiego z wychylnym pudłem[1].

O wyborze rekomendowanej do realizacji opcji 2 decydowały nie tylko racje środowiskowe, ale przede wszystkim wskaźniki ekonomiczne oraz przyjęte założenia polityki transportowej kraju.

4. WPŁYW PLANOWANEJ INWESTYCJI NA SRODOWISKO I OBSZARY NATURA 2000

Opiniowane przedsięwzięcie – pod warunkiem zastosowania zaproponowanych środków minimalizujących – nie będzie wpływało istotnie w sposób negatywny na wymienione obszary chronione na poszczególnych etapach realizacji inwestycji, a następnie jej eksploatacji. Analizując wpływ linii kolejowej E 65 na jakość powietrza atmosferycznego można przyjąć, że jest on niewielki, zaś w wyniku podjętych prac modernizacyjnych i zamierzonej przebudowy wybranych obiektów kubaturowych, związanych bezpośrednio z linią i jej funkcjonowaniem oraz zamiany ogrzewania węglowego na elektryczne lub olejowe, nastąpi dalsze ograniczenie emisji ze źródeł niskich. Działalność związana z realizacją planowanego przedsięwzięcia, przy prawidłowych rozwiązaniach

funkcjonalnych i organizacyjnych, przestrzeganiu zasad gospodarowania odpadami oraz bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi - w sposób określony w wydanych decyzjach w normalnych warunkach, nie stworzy ze strony powstających odpadów zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz dla środowiska. Dla ochrony przed hałasem przewidziano:

- ekrany akustyczne o długości ok. 6,6 km po obu stronach linii,
- rozwiązania antywibracyjne (przede wszystkim na stacjach i w ich rejonie) o długości 3,2 km
- zwiększenie izolacyjności okien.

W rejonie stacji oraz gęstej zabudowy miejskiej (np. stacja Legionowo) zaleca się zastosowanie antywibracyjnych rozwiązań podtorzy.

Analizując zakres przewidywanych prac modernizacyjnych można stwierdzić, że nie spowodują one znaczących konfliktów z zabytkami, w tym stanowiskami archeologicznymi. Planowana modernizacja linii kolejowej E 65 w granicach województwa mazowieckiego nie zmieni formy krajobrazu kulturowego, ponieważ jest ona od ponad stu lat elementem dominującym w krajobrazie i determinującym sposoby jego zagospodarowania. Wiele proponowanych rozwiązań projektowych (m.in. maty antywibracyjne pod torowiskiem, ekrany akustyczne) poprawi w istotnym stopniu warunki otoczenia: zabytki będą w mniejszym stopniu narażone na wstrząsy podłoża i zanieczyszczenie powietrza. Szczególnego potraktowania wymagają budynki kolejowe, rozproszone wzdłuż całej linii: zarówno te najwyższej klasy, jak dworce w Modlinie czy Gąsocinie, ale również te mniej ważne, zbudowane na potrzeby linii kolejowej. Najbardziej wskazane byłoby zinwentaryzowanie tych budynków oraz przygotowanie – przez odpowiednie służby – dokumentacji historyczno-konserwatorskiej, która pozwoliłaby na przygotowanie programu ich rewitalizacji.

Planowana przebudowa i modernizacja linii kolejowej E 65 w granicach województwa mazowieckiego, polegająca m.in. na uporządkowaniu gospodarki wodno-ściekowej (podczyszczanie wód deszczowych i odcieków z podtorza), ograniczeniu emisji hałasu i wibracji (budowa ekranów akustycznych i zastosowanie mat antywibracyjnych, przebudowa torowiska), zmniejszeniu śmiertelności zwierząt (instalacja urządzeń odstraszających, modernizacja wytypowanych przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt) oraz obniżeniu prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii (przebudowa urządzeń sterowania ruchem i automatyki kolejowej) przyczyni się do zachowania, a nawet poprawy warunków przyrodniczych w obrębie obszarów chronionych i pozostałych terenów, przez które przebiega opiniowana linia.

5. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

Nie występuje transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

5

Warszawa, dnia 20 lutego 2009 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-004/08

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46a ust. 9, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś") w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm., zwanej dalej „Kpa"), po rozpatrzeniu wniosku Pani Marty Szelągowskiej EGIS-ROUTE-SCETAUROUTE S.A. Oddział w Polsce, ul. Puławska 182, 02-677 Warszawa - Pełnomocnika Zarządu Spółki Polskie linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Modernizacji linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce" w granicach województwa mazowieckiego,

określam

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na „Modernizacji linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce" w granicach województwa mazowieckiego według wariantu 3b. Linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędną o znaczeniu krajowym. Nie wchodzi ona w skład korytarzy transeuropejskich, nie jest objęta umowami AGC i AGTC oraz nie należy do sieci TEN. Odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom – Kielce stanowi tzw. magistralę świętokrzyską łączącą aglomeracje tych miast. Na odcinku Warka – Radom (46,5 km) jest to linia kolejowa jednotorowa, natomiast na pozostałych odcinkach (129,1 km) – dwutorowa. W granicach województwa mazowieckiego linia nr 8 relacji Warszawa – Kielce przebiega ogólnie z północy na południe przez następujące powiaty: m.st. Warszawy, piaseczyński (gminy Lesznowola, Piaseczno i Prażmów), grójecki (gminy Chynów, Warka), kozienicki (gmina Grabów nad Pilicą), białobrzeski (gmina Stromiec), radomski (gminy Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala i Wierzbica), miasto Radom oraz szydłowiecki (gminy Jastrząb i Szydłowiec).
Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

1. Prace budowlane powinny być prowadzone w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem w godzinach 6^{00}-22^{00}.
2. W granicach Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Pilicy" PLB 140003 oraz Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk „Dolina Dolnej Pilicy" PLH 140016 wszystkie prace powinny być realizowane poza okresem rozrodczym zwierząt, tj. od 25 sierpnia do 28 lutego.

3. Na terenie dwóch obszarów zakwalifikowanych, jako ostoje o znaczeniu regionalnym – przy stawach w Żabieńcu oraz w dolinie Radomki, jak również w granicach wyróżnionych korytarzy wodnych i leśnych prace poza torowiskiem powinny odbywać się poza sezonem rozrodczym ptaków, tj. w okresie od 25 sierpnia do 28 lutego; w obrębie stanowiska lęgowego podróżniczka przy miejscowości Załawie pod Radomiem prace te powinny odbywać się w okresie od 1 sierpnia do 15 marca, tu również winno się pozostawić zadrzewienia i zakrzaczenia po obu stronach linii kolejowej, z zastrzeżeniem § 2 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2004, Nr 249, poz. 2500).*
4. Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy.
5. Zaplecze placu budowy należy lokalizować w jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej i innej, w tym chronionej (obiekty oświaty i wychowania, ochrony zdrowia) oraz z dala od miejsc, gdzie pierwszy użytkowy poziom wodonośny występuje płytko i w związku z tym stopień zagrożenia wód podziemnych jest wysoki i bardzo wysoki.
6. Plac budowy i jego zaplecza należy lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni w szczególności terenów leśnych i rolnych.
7. Roboty powinno się prowadzić w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć zasięg ewentualnych szkód, obszarów naruszenia powierzchni ziemi oraz ilość powstających odpadów.
8. W trakcie budowy powinien być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu, a ich eksploatacja powinna być zgodna z instrukcjami obsługi. Sprzęt i środki transportu powinny być dostosowane do wielkości zadania.
9. Należy ograniczyć do minimum hałas związany z pracą maszyn i urządzeń.
10. Należy zabezpieczyć wody podziemne przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wypłukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego.
11. Na etapie realizacji inwestycji powinno się zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed ściekami i odpadami poprzez wyposażenie zaplecza budowy w:
    a) place postojowe dla maszyn i środków transportu z uszczelnionymi nawierzchniami;
    b) pomieszczenia socjalno-bytowe dla pracowników;
    c) skład materiałów budowlanych i parking dla pracowników;
    d) przenośne toalety dla pracowników.
12. Na etapie realizacji powinno się zapewnić właściwy sposób prowadzenia prac ziemnych, eliminujący zasypywanie i zamulanie cieków oraz rozmycie i niszczenie ich brzegów.
13. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Odpady niebezpieczne należy składować na zadaszonych i uszczelnionych powierzchniach.
14. Masy ziemne magazynowane tymczasowo powinny być zdejmowane i gromadzone selektywnie. Jak największą ich część należy wykorzystać podczas modernizacji linii, na przykład do niwelacji terenu. Nieprzydatne na terenie budowy masy ziemne należy sukcesywnie wywozić na składowisko odpadów komunalnych.
15. Szczególną uwagę należy zwrócić na grunty zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw czy olejów. Grunt taki powinien być natychmiast usuwany i zastąpiony gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać zdeponowany na specjalnie przygotowanym składowisku i następnie wywieziony do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.
16. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy utrzymywać system odwadniający w pełnej sprawności poprzez jego konserwację, polegającą m.in. na:
    a) przeglądach, tj. systematycznej kontroli urządzeń odwadniających;
    b) zapobieganiu zanieczyszczaniu rowów;
    c) czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody;
    d) systematycznym kontrolowaniu i konserwacji urządzeń służących do odcięcia odpływu do odbiorników substancji niebezpiecznych w przypadku katastrof kolejowych;
    e) szybkim usuwaniu uszkodzeń.

17. Należy uregulować gospodarkę wodno-ściekową w obiektach kubaturowych wchodzących w zakres modernizacji poprzez podłączenie do lokalnych systemów kanalizacji, stosowanie szczelnych szamb, budowę rozdzielnych kanalizacji deszczowych i sanitarnych.
18. Składowanie i przetwarzanie odpadów, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie powinno zachodzić na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.).
19. Należy wprowadzać nowe środki przeciwoblodzeniowe (o mniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo-wodnego).
20. Należy stosować nietrwałe (ulegające biodegradacji) herbicydy.
21. Powinno się ograniczyć do minimum niezbędną wycinkę drzew i krzewów (po ich wcześniejszej inwentaryzacji). Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy dokonać nowych nasadzeń, w ilości i w miejscach uzgodnionych z organem wydającym zezwolenie na ich usunięcie.
22. Drzewa i krzewy przewidziane do adaptacji należy zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych.
23. Usunięcie drzew i krzewów powinno być wykonane poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt, czyli w okresie od 1 września do końca lutego.
24. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem należy prowadzić w terminie od 1 września do końca lutego (poza sytuacjami awaryjnymi).
25. W miejscowości Czarny Las w gminie Góra Kalwaria prace należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym.
26. Należy wdrożyć system minimalizacji oddziaływań w zakresie gospodarki odpadami poprzez:
    1) opracowanie i wdrożenie programu gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi;
    2) wprowadzenie zasady zapobiegania powstawania odpadów;
    3) selektywne gromadzenie odpadów, umożliwiające recykling;
    4) rozdział mas ziemnych na ziemię próchniczną, masy niezanieczyszczone, gruz i inne
    5) stosowanie powtórnego wykorzystania, np. podkładów, szyn, tłucznia.
27. Wszystkie prace modernizacyjne w otoczeniu zabytkowych obiektów budowlanych wchodzących w zakres przedsięwzięcia (np. wybrane nastawnie) powinno się prowadzić z uwzględnieniem wymagań konserwatorskich.
28. Prace ziemne należy prowadzić w sposób zapewniający ochronę obiektów cennych kulturowo, tj. nie prowadzący do naruszenia fundamentów, osunięć terenu, drgań.
29. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren należy poddać rekultywacji (uwzględnić tereny po zlikwidowanych przejazdach i obiektach kubaturowych).

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

1. Należy uwzględnić lokalizację ekranów akustycznych w następującej lokalizacji:

Pikietaż/strona linii [km]	Długość ekranu [m]
18.167 – 18.567 / L	400
23.489 – 24.529 / P	1040
24.040 – 24.580 / L	540
57.288 – 57.833 / L	545
98.960 – 99.500 / P	540
103.950 – 104.250 / P	300
104.250 – 104.950 / P	700
104.995 – 106.275 / L	1280
110.570 – 111.270 / L	700
110.960 – 111.270 / P	310

Ekrany winny być nieprzezroczyste. Jednak na estakadach/wiaduktach dopuszcza się ekrany przezroczyste z naklejonymi foliami lub sylwetkami ptaków.

2. Należy uwzględnić rozwiązania antywibroakustyczne w następującej lokalizacji:

Pikietaż [km]	Długość odcinka [m]
28.494 – 30.074	1580
35.981 – 36.481	500
40.168 – 40.788	620
100.89 – 101.96	1070
103.06 – 103.6	540

3. Należy uwzględnić wymianę stolarki okiennej w przypadku braku możliwości posadowienia ekranów lub zastosowania rozwiązań antywibroakustycznych:

Określenie odcinka	od km do km	Liczba okien
st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	11,8 - 38,8	200
st. Czachówek Płd. (wył.) –st. Warka (włącznie)	38,8 - 56,7+50	180
st. Warka (wył.) – mjn Grabów (włącznie)	56,7+50- 63,4	30
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	63,4-85,5	80
st. Rożki	104,25- 121	20
st. Jastrząb st. Szydłowiec	121-137,3	110

4. Należy określić bardziej szczegółowy sposób wprowadzenia pasów zieleni izolacyjnej (niż rozwiązanie zamieszczone w raporcie) dotyczący rodzaju tej zieleni oraz minimalnej szerokości jej pasa tak, aby spełniał on rolę środka ochrony przeciwdźwiękowej.
5. W projekcie odwodnienia linii kolejowej należy uwzględnić budowę, tam gdzie zajdzie się ku temu potrzeba techniczna, rowów przytorowych wykonanych z prefabrykatów betonowych perforowanych. Przy ich projektowaniu należy przyjąć zasadę, że ich spadek - włącznie z dolnymi rynnami odprowadzającymi – nie będzie większy niż 30^{O}.
6. Należy uwzględnić budowę 23 zabezpieczających wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem urządzeń w postaci studni osadnikowych wyposażonych w dodatkowe zabezpieczenia w postaci min. zasyfonowanych odpływów, zastawek oraz przegród odcinających, w następującej lokalizacji (dopuszcza się możliwość zastąpienia dwóch urządzeń na cieku przez jedno urządzenie zespolone):

Lot	Nr / pikietaż [km]	ciek
st. Warszawa-Okęcie –st. Czachówek Płd. (włącznie)	1-2. 25.119 3-4. 33.787	rz.Jeziorka rz.Zielona
st. Czachówek Płd. (wył.)–st. Warka (włącznie)	5-6. 39.218	rz.Czarna
st. Warka (wył.) –mjn Grabów (włącznie)	7-10. 58.2	rz.Pilica
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	11. 68.279	rz.Strzyżynka
st. Bartodzieje st. Lesiów, st. Stara Wola	12-15. 88.2 16-17. 92.592	rz.Radomka rz.Pacynka
st. Radom	18. 100.3	Potok Północny
st. Rożki	19. 106,1 20-21. 115.6	Potok Południowy rz.Oronka
st. Jastrząb st. Szydłowiec	22-23. 126.732	rz.Szabasówka
	Σ 23 urządzenia	

7. Należy uwzględnić budowę akustycznych urządzeń do odpłaszania zwierząt w lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Długość odcinka [m]
mjn Grabów (włącznie)	1. 59.255 – 63.275	4020
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	2. 70.084 – 71.564 3. 72.164 – 73.884	1480 1720

st. Jastrząb st. Szydłowiec	4. 133.987 – 136.337 5. 136.737 – 137.667	2350 930
Σ długości		**10500**

8. Należy uwzględnić budowę odblaskowych urządzeń do odpłaszania zwierząt w lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Długość odcinka [m]
st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	1. 26.090 – 28.390	2300
st. Czachówek Płd. (wył.) –st. Warka (włącznie)	2. 44.637 – 45.937	1300
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	3. 75.684 – 79.324 4. 82.307 – 83.667	3640 1360
Σ długości		**8600**

9. Należy uwzględnić budowę nowego, górnego przejścia dla dużych zwierząt o minimalnej szerokości 50 m, między km 136,6 a 137,0.
10. Należy uwzględnić przeprowadzenie modernizacji obiektów celem dostosowania ich do pełnienia funkcji przejść dla dużych zwierząt w lokalizacji:

Lokalizacja (km)	Ciek	Obecne wymiary (wys. x szerokość)	Proponowane wymiary minimalne (wys. x szerokość)
km 68,279	Strzyżynka	1,7 X 15,1	wymiary bez zmian
km 71,881	ciek b.n.	1,8 x 6,0	wymiary bez zmian
km 87,486	rów melioracyjny	1,2 x 1,6	4,0 x 15,0
km 115,6	Oronka	b.d.	2,5 x 10,0
km 126,732	Szabasówka	2,5 x 3,0 x 3,0	3,5 x 15,0

11. Wybudowane obiekty powinny posiadać co najmniej jedno tzw. suche przęsło oraz atrakcyjną dla zwierzyny zabudowę biologiczną. Dodatkowo, w celu naprowadzenia zwierzyny, należy wykonać wygrodzenie siatką o wysokości 2,0 – 2,5 m (o zmiennej średnicy oczek od strony gruntu), na długości 200 m z każdej strony przejścia wg lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Długość odcinka [m]
st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	1. 33.587 – 33.987	400
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	2. 67.968 – 68.368 3. 71.664 – 72.064	400 400
st. Rożki	4. 116.170 – 116.570	400
st. Jastrząb st. Szydłowiec	5. 136.337 – 136.737	400
Σ długości		2000

12. Należy zaprojektować przebudowę 27 przepustów do minimalnych wymiarów 1,0 x 1,5 m tak, by spełniały one funkcję przejść dla drobnych i średnich zwierząt w lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Obecne wymiary – światło wewnętrzne (wys. x szer.) [m]

st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	1. 16.891 2. 17.363 3. 25.745 4. 25.811 5. 25.821 6. 26.531 7. 27.288 8. 30.334 9. 31.376 10. 31.682 11. 33.225 12. 35.001 13. 38.021	1,0 x 1,2 1,4 x (1,5/1,5) 1,0 x 1,0 1,2 x (1,6/1,6) 0,6 x 1,0 1,0 x 1,0 1,2 x 1,6 1,1 x 1,5 1,4 x 1,5 1,3x1,5 i 1,4x1,6 1,3 x 1,6 1,5 x 1,5 1,3 x 1,5
st. Czachówek Płd. (wyl.) –st. Warka (włącznie)	14. 41.798 15. 49.321 16. 50.009 17. 52.502	1,0 x (1,5/1,5) 1,5 x (1,5/1,5) 1,5 x 1,5 1,5 x 1,5
st. Warka (wyl.) – mjn Grabów (włącznie)	18. 63.415	1,1 x 1,0
mjn Grabów (wyl.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	19. 70.375 20. 80.389 21. 84.127	1,0 x 1,5 1,9 x 4,0 1,8 x (1,5/1,5)
st. Bartodzieje st. Lesiów, st. Stara Wola	22. 91.331 23. 95.406	1,3 x (1,5/1,5) 1,0 x (1,0/1,0)
st. Rożki	24. 113.933 25. 118.100	1,9 x 4,4 1,5 x 2,0
st. Jastrząb st. Szydłowiec	26. 121.541 27. 123.015	2,0 x 2,1 2,9 x 4,3
	Σ 27 obiektów	

13. Należy przeprowadzić renaturyzację terenu wokół 32 obiektów (5 mostów i 27 przepustów) poprzez uporządkowanie terenu wraz z wprowadzeniem niezbędnych nasadzeń.
14. Powinno się rozważyć możliwość zachowania integralności układu zabytkowego zespołu Grójeckiej Kolejki Dojazdowej poprzez przebudowę istniejącego wiaduktu kolejki wąskotorowej tak, aby spełniał on wymogi zmodernizowanej linii nr 8, a jednocześnie pozwalał zachować zabytkowy układ przestrzenny Grójeckiej Kolejki Dojazdowej.
15. Należy zminimalizować zakres zastosowania materiałów i wyrobów, których analiza cyklu życia wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska.
16. Powinno się uwzględnić konieczność zachowania i odrestaurowania obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych, będących własnością Inwestora i wchodzących w zakres inwestycji.

IV. Dodatkowe obowiązki nakładane na wnioskodawcę.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny klimatu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej. W analizie tej, po wykonaniu rzeczywistych poziomów hałasu, należy ostatecznie podjąć decyzję o zastosowaniu środków ochrony przeciwdźwiękowej (w postaci ekranów akustycznych czy podwyższenia izolacyjności akustycznej przegród wewnętrznych w budynkach) oraz uzupełnieniu zabezpieczeń o dodatkowe elementy ze względu na możliwe ewentualne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Ponownego przeanalizowania wymaga przyjęta lokalizacja punktów pomiarowych poziomów hałasu - punkty te powinny być zlokalizowane przede wszystkim w miejscach dużych skupisk zabudowy mieszkaniowej tak, aby była możliwa wiarygodna ocena uciążliwości hałasowej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do eksploatacji i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie, dodatkowe środki ochronne, w tym ekrany akustyczne czy wymianę stolarki okiennej.

UZASADNIENIE

Pani Marta Szelągowska EGIS-ROUTE-SCETAUROUTE S.A. Oddział w Polsce, ul. Puławska 182, 02-677 Warszawa - Pełnomocnik Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, wnioskiem z dnia 12 lutego 2007 r., znak: 2007/SCET-E8WORK/13/01/144/SK/Msz/053 zwróciła się do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Modernizacji linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce" w granicach województwa mazowieckiego.

W granicach województwa mazowieckiego, w 8 z 15 gmin, przez które przebiega przedmiotowa linia kolejowa, nie zostały uchwalone plany miejscowe dla terenów przyległych do torów. 5 gmin posiada obowiązujące plany miejscowe dla części terenów w odległości do 1 km od torów, a 2 gminy posiadają plany dla całego terenu wzdłuż linii kolejowej. Plany miejscowe obejmują teren sąsiadujący z około 32 kilometrami modernizowanego odcinka linii kolejowej (jest to około 25% długości linii w granicach województwa mazowieckiego). Przeważającą formą zagospodarowania terenu, przewidzianą w planach miejscowych, jest mieszkalnictwo. Znaczna część terenów w sąsiedztwie linii kolejowej przeznaczona jest też pod tereny usługowe, rolnicze lub leśne. W przypadku terenów położonych poza liniami rozgraniczającymi obszaru zamkniętego, które są objęte obowiązującymi planami miejscowymi (tzn. uchwalonymi po 1 stycznia 1995 roku), lokalizacja inwestycji celu publicznego dokonywana jest na podstawie ustaleń tych planów (art. 50, ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 54 Rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport może być wymagany. Z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie realizowane jest na terenie zamkniętym, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia wydaje Wojewoda Mazowiecki.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane przez Wojewodę Mazowieckiego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a 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. Nr 199, poz. 1227).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie na mocy ww. ustawy jest organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 23 lutego 2007 r. Wojewoda Mazowiecki wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, Szydłowcu, Piasecznie, Radomiu, Kozienicach, Grójcu, Białobrzegach o opinię w sprawie konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu powyższego przedsięwzięcia na środowisko. Sprawa została przekazana do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (PWIS). PWIS w Warszawie uznał swoją właściwość w sprawie zgodnie z art. 31a ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie obejmuje znaczną część województwa mazowieckiego. PWIS w Warszawie wydał opinię sanitarną z dnia 18 maja 2007 r., znak ZNS.7170-868-1/07.TW w sprawie konieczności sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Wojewoda Mazowiecki postanowieniem z dnia 16 czerwca 2007 r. znak: WŚR.I.DW.6613/1/13/07 nałożył obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił jego zakres zgodny z art. 52 Poś. Raport został przedłożony przez Inwestora 07 września 2007 r.

W toku dalszej procedury pismem z dnia 16 października 2007 r. Wojewoda Mazowiecki wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie. Uzgodnienie nastąpiło postanowieniem z dnia 5 czerwca 2008 r. znak ZNS.713-25-5/08.EG. Burmistrz Warki pismem z dnia 30 czerwca 2008 r., znak GK.7625/15/07/08 wniósł zażalenie na postanowienie PWIS do Głównego Inspektora Sanitarnego. Główny Inspektor Sanitarny postanowieniem z 1 grudnia 2008 r. znak GIS-HŚ-NZ-0261-54-2/JL/08 umorzył postępowanie odwoławcze w sprawie.

Wszystkie warunki określone w postanowieniu Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś Wojewoda Mazowiecki przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek pro-wspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. Poś.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

1. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;

2. informację o przedsięwzięciu;
3. raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniem;
4. kopię mapy ewidencyjnej z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia oraz granic obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
5. wypisy i wyrysy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
6. uwagi i wnioski złożone w terminie „21 dni dla społeczeństwa".

Treść przedłożonego raportu OOŚ jest zgodna z art. 52 Poś oraz odpowiada wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej.

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji wprowadzono:

1) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt. II sentencji decyzji),
2) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt III sentencji decyzji),
3) obowiązki dodatkowe (pkt IV sentencji decyzji).

Ad 1), 2).

Rozpatrywana linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędną o znaczeniu krajowym. Odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie - Radom - Kielce stanowi tzw. magistralę świętokrzyską, łączącą aglomeracje tych miast. Na odcinku Warka - Radom (46,5 km) jest to linia jednotorowa, natomiast na pozostałych odcinkach (129,1 km) - dwutorowa.

Obecny stan techniczny infrastruktury oraz warunki geometryczne linii Warszawa -Radom -Kielce nie pozwalają na przekroczenie prędkości 120 km/h.

Realizacja przedmiotowego projektu ma się przyczynić do: poprawienia jakości usług transportowych poprzez skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie natężenia ruchu pasażerskiego i towarowego, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu, stymulacji rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym i krajowym, obniżenia kosztów kolejowych usług transportowych oraz racjonalizacji użytkowania infrastruktury kolejowej, podniesienia efektywności użytkowania linii kolejowej, zapewnienia interoperacyjności eksploatacyjnej (lub co najmniej technicznej) w związku z akcesją do UE, ochrony środowiska naturalnego wzdłuż linii kolejowej oraz eliminacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych.

W etapie I przeanalizowano cztery podstawowe 4 opcje modernizacji: 0, 1, 2, 3 uwzględniające 10 wariantów:

Opcja „O" z Wariantem 0- niepodejmowanie inwestycji. Wariant ten obejmuje wykonanie podstawowych robót utrzymaniowych, niezbędnych dla spełnienia funkcji eksploatacyjnych, umożliwiających realizację istniejących wielkości przewozów pasażerskich i towarowych. Inaczej mówiąc opcja dotyczy utrzymania linii w jej obecnym stanie bez ponoszenia nakładów inwestycyjnych, z czym wiąże się ponoszenie kosztów eksploatacyjnych koniecznych do utrzymania na niej ruchu przy dalszej postępującej degradacji linii.

Opcja „1" - obejmuje zakres kompleksowej naprawy głównej w celu doprowadzenia linii do pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych (tzw. rewitalizacja linii), do prędkości 100 km/h. Zakłada zachowanie parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii. Opcja przewiduje również naprawę obiektów inżynieryjnych.

Wariant 1 - rewitalizacja linii – na całej długości prędkość 100 km/h,

Opcja „2" - obejmuje modernizację i dostosowanie linii do prędkości 140 km/h, a gdzie to możliwe - w granicach terenu kolejowego - do 160 km/h w ruchu pasażerskim, do 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji tej rozważana była celowość budowy drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków.

Wariant 2a – obejmuje modernizację linii i dostosowanie na całej długości do prędkości 140 km/h.

Wariant 2b - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom bez budowy nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 2c - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz modernizacja istniejącego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 2d - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz budowa nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 2e - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce do prędkości 140 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Opcja „3" - obejmuje modernizację i dostosowanie całego odcinka do prędkości 160 km/h oraz prędkości 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji rozważano również zakres prac, jakie należy wykonać celem zastosowania taboru z wychylnym pudłem, jak również budowę drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków w pobliżu aglomeracji miejskich.

Wariant 3a - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie -Radom - Kielce do prędkości 160 km/h, (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 3b - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 160 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 toru na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 3c - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 160 km/h, natomiast Radom - Kielce 140 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Powyższe opcje zostały szczegółowo przeanalizowane i poddane ocenie wielokryterialnej. Na podstawie analiz technicznych, finansowych, społeczno-ekonomicznych oraz środowiskowych został wybrany wariant 3b jako preferowany zakres modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, również uwzględniający zmiany w Polityce Transportowej Państwa dotyczące linii nr 8. Wariant ten został wybrany do dalszych prac projektowych jako najkorzystniejszy.

Linia kolejowa nr 8 w granicach województwa mazowieckiego funkcjonuje w środowisku od kilkudziesięciu lat i przez ten czas zdążyła się już wpisać w krajobraz obszarów, przez który przebiega. Stało się to dzięki licznym sukcesyjnym zadrzewieniom i zakrzaczeniom, jak również występującym na nasypach i skarpach zadarnieniom, które przy sprzyjającej wystawie słonecznej często przekształciły się w zespoły półnaturalnych zbiorowisk muraw kserotermicznych z ziołoroślami. Planowana modernizacja stanowić będzie niewielką uciążliwość dla środowiska przyrodniczego i krajobrazu, w stosunku do budowy nowej linii, pomimo potrzeby przebudowy łuków na długości kilku kilometrów, wynikającej z planowanego zwiększenia prędkości oraz zajętości terenów pod drugi tor na odcinku Warka – Radom. Linie kolejowe wraz z infrastrukturą pomocniczą stanowią element silnie wyróżniający się w krajobrazie z uwagi na stosunkowo duży stan posiadania gruntów.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga przebudowy elementów budowli kolejowych, a w szczególności korekty geometrii trasy, przebudowy podtorza i nawierzchni torowej, sieci trakcyjnej i układu zasilania, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, istniejących obiektów inżynieryjnych, budynków związanych z ruchem kolejowym i peronów oraz budowy wiaduktów, tuneli, dróg objazdowych, podstacji trakcyjnych, linii zasilających i linii światłowodowych, a także urządzeń z zakresu ochrony środowiska.

W sentencji decyzji wprowadzono warunki minimalizujące negatywne potencjalne oddziaływanie inwestycji na środowisko. Zgodnie z nimi tereny chronione z mocy prawa zostaną zabezpieczone poprzez budowę ekranów akustycznych oraz urządzeń antywibracyjnych. Raport OOŚ wskazuje lokalizację ww. urządzeń chroniących środowisko i jednocześnie wskazuje, że rejony, miejsca lokalizacji, sposoby ochrony środowiska przed hałasem oraz parametry rozwiązań technicznych muszą zostać zanalizowane i przesądzone w fazie szczegółowych projektów budowlano - wykonawczych. Rozwiązania antywibroakustyczne zaproponowane zostały w lokalizacjach, w których wyeliminowanie ponadnormatywnego hałasu oraz wibracji poprzez zastosowanie tradycyjnych rozwiązań antyhalasowych takich, jak ekrany akustyczne czy wały ziemne jest mało możliwe - głównie z racji uwarunkowań topograficznych (np. Czachówek, Zagnańsk, Zalesie). Zastosowanie powyższych rozwiązań służy ograniczeniu natężeń hałasu o ok. 5dB oraz przenoszonych wibracji. W przypadku braku formalnych uzgodnień na zastosowanie antywibroakustycznych rozwiązań, we wskazanych lokalizacjach można spodziewać się przekroczeń hałasu. Jako pasywną metodę przeciwdziałania, należy dopuścić wymianę stolarki okiennej.

W wyniku przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że modernizacja linii nr 8 nie będzie powodowała poważnych kolizji z obiektami zabytkowymi oraz stanowiskami archeologicznymi, pod warunkiem uwzględnienia warunków niniejszej decyzji.

Ponadto w celu zabezpieczenia przed halasem terenów sąsiadujących z przedsięwzięciem i objętych ochroną, prace budowlane będą prowadzone w godzinach 6^{00}-22^{00}. Plac budowy wraz z zapleczem zostanie zlokalizowany w jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej i innej, w tym chronionej (obiekty oświaty i wychowania, ochrony zdrowia) oraz z dala od miejsc, gdzie pierwszy, użytkowy poziom wodonośny występuje płytko i w związku z tym stopień zagrożenia wód podziemnych jest wysoki i bardzo wysoki. Plac budowy i jego zaplecza będzie zorganizowany z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni. Realizacja prac budowlanych na wybranych odcinkach przedsięwzięcia (wymienianych w punkcie II ust. 2 i 3) powinna być prowadzona poza okresem rozrodu zwierząt chronionych, czyli od 25 sierpnia do końca lutego następnego roku. Roboty budowlane Inwestor będzie prowadzić tak, aby maksymalnie ograniczyć zasięg ewentualnych szkód w tym ograniczyć do minimum niezbędną wycinkę drzew i krzewów (po ich wcześniejszej inwentaryzacji) oraz ograniczyć powierzchnię obszarów naruszenia powierzchni ziemi i ilość powstających odpadów. Jednocześnie drzewa i krzewy przewidziane do adaptacji należy zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych. Prace ziemne prowadzone będą pod nadzorem, zgodnie z dokumentacją, a w rejonie miejscowości Czarny Las w gminie Góra Kalwaria pod stałym nadzorem archeologicznym. Nad całością prac czuwać będzie nadzór przyrodniczy. W celu zabezpieczenia środowiska wodno-gruntowego w trakcie budowy ma być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu, a ich eksploatacja powinna być zgodna z instrukcjami obsługi. Niezbędne jest zabezpieczenie wód podziemnych przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wypłukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego. Ponadto sprzęt i środki transportu powinny być dostosowane do wielkości zadania. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w: place postojowe dla maszyn i środków transportu z uszczelnionymi nawierzchniami, skład materiałów budowlanych, a także pomieszczenia socjalno-bytowe, przenośne toalety oraz parkingi dla pracowników. Inwestor ma obowiązek zapewnienia właściwego gospodarowania odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowania ich ilości, składowania w sposób selektywny, w wydzielonych i przystosowanych do tego miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewniający sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Odpady niebezpieczne będą składowane na zadaszonych i uszczelnionych powierzchniach. Masy ziemne zdejmowane w czasie budowy będą tymczasowo magazynowane i gromadzone selektywnie. Jak największa ich część zostanie wykorzystana podczas modernizacji linii, na przykład do niwelacji terenu. Nieprzydatne na terenie budowy masy ziemne będą sukcesywnie wywożone na składowisko odpadów komunalnych.

Podczas trwania realizacji przedsięwzięcia Inwestor winien szczególną uwagę zwrócić na grunty zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw czy olejów. Grunt taki powinien być natychmiast usuwany i zastąpiony gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać zdeponowany na specjalnie przygotowanym miejscu i następnie wywieziony do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.

Jak wynika z raportu OOŚ eksploatacja linii kolejowej nie stanowi zagrożenia dla jakości wód podziemnych, nawet na odcinkach, gdzie wody podziemne występują bez izolacji od powierzchni terenu. System odwadniający eksploatowanej linii kolejowej będzie utrzymywany w pełnej sprawności. Wykonywana będzie konserwacja polegającą min. na: przeglądach, tj. systematycznej kontroli urządzeń odwadniających, zapobieganiu zanieczyszczania rowów, czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody, systematycznym kontrolowaniu i konserwacji urządzeń służących do odcięcia odpływu do odbiorników substancji niebezpiecznych w przypadku katastrof kolejowych, szybkim usuwaniu uszkodzeń.

W przypadku konieczności usunięcia drzew i krzewów, czynność tą należy wykonać poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt – czyli w okresie od 1 września do końca lutego. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy dokonać nowych nasadzeń, w ilości i w miejscach uzgodnionych z organem wydającym zezwolenie na ich usunięcie.

W obrębie stanowiska lęgowego podróżniczka przy miejscowości Załawie pod Radomiem prace poza torowiskiem można prowadzić wyłącznie w terminie od 1 sierpnia do 15 marca.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren należy poddać rekultywacji (uwzględnić tereny po zlikwidowanych przejazdach i obiektach kubaturowych).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia Inwestor winien wprowadzać nowe środki przeciwoblodzeniowe, o mniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo-wodnego oraz stosować nietrwałe, ulegające biodegradacji herbicydy, natomiast okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem winien prowadzić w terminie od 1 września do końca lutego (poza sytuacjami awaryjnymi).

Decyzja określa również wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Zgodnie z nimi w projekcie budowlanym Inwestor winien uwzględnić wspomniane powyżej ekrany akustyczne oraz określić w sposób bardziej szczegółowy rodzaj zieleni oraz minimalną szerokość jej pasów mając na uwadze rolę zieleni, jako środka ochrony przeciwdźwiękowej. W projekcie odwodnienia linii kolejowej zostanie uwzględniona budowa, tam gdzie zajdzie potrzeba techniczna, rowów przytorowych wykonanych z prefabrykatów betonowych perforowanych. Przy ich projektowaniu Inwestor uwzględni zasadę, że ich spadek, włącznie z dolnymi rynnami odprowadzającymi nie będzie większy niż 30^{O}.

W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniami zostaną zaprojektowane 23 urządzenia, głównie osadniki posiadające dodatkowe zabezpieczenia w postaci zasyfonowanych odpływów, zastawek, zasuw odcinających itp. - rozwiązań, które zostaną doprecyzowane w projekcie budowlanym. Projektowany system odwadniający podtorze polegający na zastosowaniu warstwy filtracyjnej i drenażu spowoduje redukcję natężenia wpływu wód opadowych i jednocześnie redukcję zanieczyszczeń. Dla jakości wód w sąsiedztwie linii kolejowej istotne znaczenie ma zwiększenie retencji w rowach odwadniających (przyskarpowych), wpływające dodatkowo pozytywnie na podczyszczanie odprowadzanych wód zmniejszając jednocześnie natężenie odpływu do odbiornika.

Wprowadzono również warunki zabezpieczające właściwe funkcjonowanie korytarzy ekologicznych poprzez uwzględnienie w projekcie budowlanym 10,5 km odpłaszaczy akustycznych, 8,6 km odpłaszaczy odblaskowych, 2 km wygrodzeń naprowadzających, a ponadto adaptację 5 obiektów do funkcji przejść dla dużych zwierząt i przebudowę 27 przepustów do minimalnych wymiarów 1,0 x 1,5 m, pełniących rolę przejść dla drobnych i średnich zwierząt wraz z ich renaturyzacją oraz budowę nowego, górnego przejścia dla dużych zwierząt.

Na etapie projektu budowlanego Inwestor podejmie decyzję dotyczącą możliwości zachowania integralności układu zabytkowego zespołu Grójeckiej Kolejki Dojazdowej poprzez przebudowę istniejącego wiaduktu kolejki wąskotorowej tak, aby spełniał on wymogi zmodernizowanej linii nr 8, a jednocześnie pozwalał zachować zabytkowy układ przestrzenny Grójeckiej Kolejki Dojazdowej. Jednocześnie należy uwzględnić konieczność zachowania i odrestaurowania wszystkich obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych będących własnością Inwestora i wchodzących w zakres inwestycji.

W trakcie trwania prac budowlanych należy zminimalizować zakres zastosowania materiałów i wyrobów, których analiza cyklu życia wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska.

Nie wprowadzono warunków z zakresu ochrony powietrza. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza dla wytypowanego odcinka linii nr 8, raport OOŚ nie prognozuje przekroczenia standardów jakości powietrza na etapie modernizacji i przebudowy torowiska poza granicami obszaru kolejowego. Analizując wpływ linii kolejowej nr 8 na jakość powietrza atmosferycznego należy przyjąć, że jest on niewielki. Szczególnie dotyczy to etapu eksploatacji linii, kiedy to w wyniku prac modernizacyjnych, w tym m.in. zamierzonej przebudowy wybranych obiektów kubaturowych, związanych bezpośrednio z linią i jej funkcjonowaniem (zamiana ogrzewania węglowego na elektryczne lub olejowe), nastąpi dalsze ograniczenie emisji do środowiska. W związku z tym w sentencji decyzji nie wprowadzono warunków minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko.

Linia kolejowa nr 8 Warszawa – Kielce w granicach województwa mazowieckiego, omijając w zasadzie tereny o najostrzejszych rygorach ochronnych, przechodzi przez lub w sąsiedztwie: jednego rezerwatu przyrody (Starodrzew Dobieszyński), dwóch parków krajobrazowych (Chojnowski i Kozienicki) oraz 3 obszarów chronionego krajobrazu (Dolina rzeki Jeziorki, Doliny rzek Pilicy i Drzewiczki oraz Lasy Przysusko- Szydłowieckie). Opisywana linia przecina także dwa obszary sieci Natura 2000: Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB140003 „Dolina Pilicy" i Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH140016 „Dolina Dolnej Pilicy" oraz przebiega w pobliżu dwóch kolejnych: Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków PLB140013 „Ostoja Kozienicka" i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk PLH 40013 „Puszcza Kozienicka". Organ stoi na stanowisku, że przestrzeganie warunków wymienionych w sentencji decyzji sprawi, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania na ww. obszary.

Ad.3)

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny klimatu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej. W analizie tej, po wykonaniu rzeczywistych poziomów hałasu, należy ostatecznie podjąć decyzję o zastosowaniu środków ochrony przeciwdźwiękowej (w postaci ekranów akustycznych czy podwyższenia izolacyjności akustycznej przegród wewnętrznych w budynkach) oraz uzupełnieniu zabezpieczeń o dodatkowe elementy ze względu na możliwe ewentualne przekroczenia

dopuszczalnych poziomów hałasu. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie wskazuje, że ponownego przeanalizowania wymaga przyjęta lokalizacja punktów pomiarowych poziomów hałasu - punkty te powinny być zlokalizowane przede wszystkim w miejscach dużych skupisk zabudowy mieszkaniowej tak, aby była możliwa wiarygodna ocena uciążliwości hałasowej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do eksploatacji i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie, dodatkowe środki ochronne, w tym ekrany akustyczne czy specjalną stolarkę okienną.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 1a Poś, organ wydający decyzję środowiskową dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień. Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - postanowienie z dnia 5 czerwca 2008 r., znak: ZNS.713-25-5/08.EG. Od postanowienia PWIS Burmistrz Warki pismem z dnia 2008 r. znak: GK.7625/15/07/08 wniósł zażalenie do Głównego Inspektora Sanitarnego, który to postanowieniem z dnia 01.12.2008 r. znak GIS-HŚ-NZ-0261-54-2/JL/08 umorzył postępowanie w sprawie.

Wszystkie warunki określone w postanowieniu Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ wydający decyzję środowiskową zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o uzgodnienie, zawiadomienie o wydanym uzgodnieniu, zawiadomienie o zakończeniu postępowania, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku danych o wydanej w sprawie decyzji). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego (dalej MUW), w siedzibie Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy oraz w gminach Lesznowola, Piaseczno i Prażmów, Chynów, Warka, Grabów nad Pilicą, Stromiec, Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala i Wierzbica, Jastrząb i Szydłowiec, na stronie internetowej i w BIP MUW.

W związku z art. 53 Poś organ wydający decyzję środowiskową zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOŚ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie" danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo" o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w siedzibie Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy oraz w gminach Lesznowola, Piaseczno, Prażmów, Chynów, Warka, Grabów nad Pilicą, Stromiec, Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala, Wierzbica, Jastrząb i Szydłowiec). Zawiadomienie zostało podane do publicznej wiadomości w dniach 21 września 2007 r. do 28 października 2007 r. oraz od 29 października 2008 r. do 24 listopada 2008 r.

W obwieszczonym przez organ terminie złożono następujące uwagi i wnioski:

Wójt Gminy Lesznowola pismem z dnia 14 listopada 2008 r., znak: RSR-7624/51/07/08		
1)	występuje przeciwko likwidacji stacji w miejscowości Nowa Iwiczna;	W obecnym czasie na przystanku osobowym znajduje się jeden peron wyspowy usytuowany pomiędzy torami nr 1 i nr 2. W trakcie modernizacji planuje się wybudowanie dwóch peronów jednokrawędziowych naprzemian ległych (peron usytuowany pomiędzy torem nr 2, a torem bocznicowym zabezpieczony zostanie barierą ochronną od strony toru bocznicowego). Informacje na ten temat zostały przesłane do Urzędu Gminy Lesznowola pismem Nr IIW14m-0813 SPOT 162-28/2008 z dnia 2 grudnia 2008 roku.
Mieszkańcy Warki zawarty w piśmie z dnia 7 listopada 2008 roku. Protest dotyczy:		
2)	wprowadzenia przez inwestycję niekorzystnych społecznie warunków: przecięcie miasta na pół, wydłużenie czasu dojazdu do pracy, sklepu;	Zarzuty mówiące o tym, że „modernizowana linia kolejowa przetnie miasto na pół" lub, że „obecnie w wielu miejscach przejazdy są niestrzeżone, co jest niedopuszczalne przy prędkości pociągów V=160 km/h", a także, że „na etapie przyjmowania koncepcji, nikt nie dokonał konsultacji społecznych, o których napisano w raporcie" są niezasadne. Zakres przedsięwzięcia nie obejmuje wybudowania nowej linii kolejowej, lecz modernizację już istniejącej linii z budową drugiego toru na odcinku od Warki do Radomia. Obecnie maksymalna prędkość pociągów na terenie miasta Warki nie przekracza 80 km/h a przejazdy kolejowe zlokalizowane w km 56.845; 57.654 oraz 57.956 linii kolejowej nr 8 są przejazdami strzeżonymi kategorii „A". Na etapie dokumentacji przedprojektowej założono, że po modernizacji, na terenie miasta Warki obowiązywać będzie prędkość maksymalna V=140 km/h. Przejazd kolejowy w km 56.845 ulegnie przesunięciu w lokalizację 56.720 i nadal pozostanie przejazdem kat. „A", w miejscu przejazdu kolejowego w km 57.956 przewiduje się budowę wiaduktu drogowego i w związku z tym przejazd w km 57.654 położony zaledwie 300 m od przewidywanego wiaduktu ulegnie likwidacji. W celu lepszego skomunikowania przewidziano również budowę prawostronnej drogi równoległej od przejazdu w km 57.654 do przejazdu w km 56.720. Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie, nie ma obowiązku stosowania skrzyżowań bezkolizyjnych przy prędkości pociągów do V=160 km/h.
3)	braku zapewnienia bezpieczeństwa ludzi korzystających z przejazdów kolejowych;	W zakresie oddziaływania na życie i zdrowie ludzi warunki realizacji przedsięwzięcia uzgodnił Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie.
4)	braku uwzględnienia w ocenie zanieczyszczeń powietrza i hałasu ze źródeł innych niż kolejowe oraz wpływu na życie i zdrowie ludzi;	Kolej nie stanowi źródła istotnych zanieczyszczeń powietrza. Przebiega przez tereny relatywnie mało przekształcone (poza terenem miasta Radomia) w związku z tym nie ma istotnego przełożenia na wskaźniki zanieczyszczeń (m.in.: CO_2, SO_2, tlenki azotów). Linia nr 8 w większości nie pokrywa się z przebiegiem dróg krajowych, wojewódzkich i w związku z tym poza terenami miejskimi nie występuje zjawisko kumulacji źródeł hałasu. W obliczeniach i prognozach autorzy weryfikowali model obliczeniowy pomiarami w terenie, co jest jednoznaczne z uwzględnieniem tła akustycznego w obliczeniach stanu istniejącego i prognozach
5)	braku konsultacji społecznych;	Konsultacje społeczne dotyczące zakresu modernizacji linii kolejowej nr 8 oraz propozycji likwidacji, modernizacji przejazdów kolejowych oraz lokalizacji dróg dojazdowych na odcinku linii od km 38.819 do 59.636, Inwestor przeprowadził 7 grudnia 2006 roku w Radomiu. Ponadto organ informuje, że zgodnie z ustaleniami rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa obecnie trwają rozmowy pomiędzy przedstawicielami Województwa Mazowieckiego, Miasta i Gminy Warka i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu uwzględnienia budowy wiaduktu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 730 nad torami kolejowymi linii nr 8 w km ok. 57.100 w mieście Warka w ramach planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego (w zakresie przebudowy drogi wojewódzkiej nr 730).
Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków pismem z dnia 8 października 2007 r. oraz z 18 listopada 2008 r. wnosi o to, aby:		
6)	przy projektowaniu i	Warunek uwzględniono w ustępie III pkt 5 sentencji decyzji. Dodać

	wykonywaniu rowów odwadniających przyjąć zasadę, że spadek tych rowów, włącznie z dolnymi rynnami-bez wyjątku- nie będzie większy niż 30 stopni. Ponadto do budowy systemu odwadniającego należy używać wyłącznie elementów perforowanych;	należy, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia szczegółowy sposób odwodnienia zostanie przedstawiony na etapie projektu budowlanego z uwzględnieniem rozwiązań spełniających założenia ochrony płazów i drobnych zwierząt. Niemniej w sentencji decyzji wprowadzono warunek do uwzględniana w projekcie budowlanym, który zabezpieczy interesy płazów i drobnych zwierząt.
7)	ekrany były nieprzezroczyste;	Warunek uwzględniono w ustępie III pkt 1 sentencji decyzji. Większość proponowanych ekranów to ekrany pochłaniające typu ciężkiego (nieprzezroczyste). Zastosowanie ekranów przezroczystych może mieć miejsce tylko na estakadach/ wiaduktach. W takich przypadkach zostaną zastosowane folie lub inne formy zabezpieczeń przed kolizją z ptakami (np. sylwetki ptaków).
8)	wycinkę drzew i krzewów, w tym również okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem kolejowym na etapie eksploatacji, prowadzić w okresie od 1 września do końca lutego; ponadto na etapie eksploatacji przedsięwzięcia okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem prowadzić w ww. terminie (poza sytuacjami awaryjnymi);	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 23 i 24 sentencji decyzji.
9)	odpady były składowane i przetwarzane poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody;	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 18 sentencji decyzji.
10)	W projekcie budowlanym modernizacji linii kolejowej zachować dotychczasowe parametry techniczne maksymalnej przepustowości tej linii, w szczególności wszystkie stanowiska „mijanek" pociągów na odcinku jednotorowym tej linii pomiędzy Warką a Radomiem, jak również istniejące łącznice tego szlaku ze szlakami kolejowymi go przecinającymi;	Obecna maksymalna przepustowość odcinka Warka - Radom zwiększy się ze względu na wybudowanie drugiego toru oraz poprzez zastosowanie nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, umożliwiających prowadzenie kilku pociągów równocześnie na jednym szlaku.
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze – pismo Nr ZM/08/0464/01/KR z dnia 18 listopada 2008 r. wniosło o:		
11)	Propozycja wariantu przedsięwzięcia;	Projekt Nr SPOT/1.1.1/162/05 pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom – Kielce" dotyczy całego wskazanego w nazwie odcinka i dla takiego odcinka na etapie dokumentacji przedprojektowej były przeprowadzane wszelkie analizy. W opracowanej na etapie studium ocenie wielokryterialnej

		wariantów modernizacji, Wykonawca dokonał wariantowania przedsięwzięcia polegającego na analizie uzyskanych parametrów docelowych modernizacji linii dla opcji modernizacyjnych (0, 1, 2 i 3) oraz 10 wariantów. Wariantowanie przeprowadzono wyróżniając trzy główne cele: nieekonomiczne, ekonomiczne, środowiskowe. W każdym z celów realizacji projektu zidentyfikowanych zostało pięć podstawowych kryteriów pozwalających określić stopień jego relacji w poszczególnych wariantach. Na podstawie powyższych opracowań wskazany został wariant 3b, jako preferowany i najkorzystniejszy pod kątem zakresu modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, dla którego w następnym etapie został opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
12)	Uzupełnienie dokumentacji studium wykonalności;	Wniosku nie uwzględniono. Studium wykonalności nie jest dokumentacją, która zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska podlega ocenie przez społeczeństwo.
13)	Wyznaczenie ponownego terminu „21" dni dla społeczeństwa;	Wniosku nie uwzględniono. Termin „21" dni dla społeczeństwa był wyznaczany dwukrotnie. Organ stoi na stanowisku, że Inwestor przedłożył dokumentację niezbędną do wydania decyzji środowiskowej, w tym raport OOŚ spełniający wymóg art. 52 Poś.
14)	Przyjęcie maksymalnej długości szlaku (odcinka między kolejnymi stacjami) nie większej niż 15 km;	We wniosku mylnie przyjęto kilometry początku i końca szlaku. Lokalizacje, które mu posłużyły do podania długości szlaków są to punkty (kilometry linii) najczęściej pomiędzy osiami stacji lub posterunków. Faktycznie długości szlaków pomiędzy danymi posterunkami są o kilka kilometrów krótsze. W piśmie mylnie został wskazany szlak pomiędzy Dobieszynem a Radomiem o długości 28 km (powołując się na załącznik nr 1 tabela nr 1). Wskazane w tabeli odległości są to odległości pomiędzy obiektami (stacjami, posterunkami) a nie długości szlaków. Odcinek pomiędzy Dobieszynem a Radomiem jest podzielony na dwa szlaki po około 13 km. Ponadto nadmienia się, że długości przyjętych szlaków oraz zamiana niektórych stacji na przystanki osobowe wynikały z potrzeb przewozowych i zostały określone w oparciu o analizy przewozowo – ruchowe. Stwierdzenie, że „po modernizacji przepustowość linii w ogóle nie wzrośnie mimo dobudowania drugiego toru" jest co najmniej mylne. Przepustowość linii nie zależy jedynie od długości szlaków, lecz również od zastosowania nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, umożliwiających prowadzenie kilku pociągów równocześnie po jednym szlaku.
15)	Obowiązek przywrócenia p.o. Zalesie funkcji stacji strefowej;	Po likwidacji stacji Zalesie Górne pozostanie przystanek osobowy z peronem wyspowym. Inwestor przewiduje modernizację układu torów Nr 1 i Nr 2 z uwzględnieniem rezerwy miejsca za peronem na ewentualną budowę w przyszłości toru dla zmiany kierunku jazdy podmiejskich pociągów pasażerskich. Nowy peron zostanie zaprojektowany pomiędzy torami Nr 1 i Nr 2 ułożonymi w odległości 13,0 metrów.
16)	Obowiązek wyposażenia wszystkich stacji na linii w tory mijankowe po obu stronach torów głównych;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż dotyczy spraw projektowych niedotyczących zabezpieczenia środowiska. Wniosek jest ekonomicznie nieuzasadniony. Uwzględniając takie rozwiązania techniczno-ruchowe cały projekt stałby się ekonomicznie nieopłacalny, a więc niemożliwy do zrealizowania przy wykorzystania środków z UE.
17)	Obowiązek stosowania rozjazdów pomiędzy torami głównymi oraz między torami głównymi i mijankowymi umożliwiających jazdę na kierunku zwartym z	Wniosku nie uwzględniono. Wszystkie przewidziane na etapie dokumentacji przedprojektowej rozwiązania techniczne miedzy innymi typy rozjazdów UIC60 1:9 R300 przewidziane do zastosowania w trakcie modernizacji linii są zgodne z obowiązującymi przepisami oraz wymaganiami i pozwalają na jazdę po kierunku zasadniczym z prędkością V=160 km/h. Zastosowanie rozjazdów o wyższych parametrach tzn. o skosach 1:12 lub 1:18,5 zasadne jest w przypadku

	prędkością co najmniej 60 km/h, a najlepiej 80 km/h;	przewidywania dużej ilość jazd pociągów po rozjeździe na kierunek zwrotny lub na posterunkach odgałęźnych. Zastosowanie takich rozjazdów znacznie zwiększa długość głowic rozjazdowych a tym samym długość stacji (posterunków), co w przypadku modernizacji linii pod kątem podniesienia prędkości (zwiększenia parametrów istniejących łuków na odcinkach pomiędzy stacjami) nie zawsze jest możliwe i spowodowaloby konieczność dodatkowych wywłaszczeń terenów.
18)	Obowiązek budowy nowego przystanku pomiędzy Nową Iwiczną i Piasecznem;	Wniosku nie uwzględniono. W ramach modernizacji przewiduje się budowę peronów naprzemianległych na przystanku osobowym Nowa Iwiczna w km 20.800, oraz peronów na st. Piaseczno w km 23.800. Odległość pomiędzy peronami wynosić wówczas będzie ok. 3.0 km. Budowa dodatkowych peronów w sąsiedztwie planowanego wiaduktu w ciągu drogi nr 721 tzn. ok. km 21.500 spowoduje, że odległość pomiędzy peronami będzie wynosić 700 m, co wydaje się być nieuzasadnione.
19)	Obowiązek budowy nowych przystanków na obszarze miasta Radomia;	Wniosku nie uwzględniono. Na etapie dokumentacji przedprojektowej założono budowę następujących przystanków osobowych na terenie miasta Radomia i okolic: p.o. Lesiów (km 92.120), p.o. Stara Wola (km 96.500), p.o. Żółkiewskiego (km 98.650), p.o. Kozienicka (km 99.450), p.o. Żeromskiego (km 101.250 - rezerwa terenu na budowę peronu), st. Radom (km 102.944), p.o. Radom ul. Sycyńska (km 106.694), p.o. Radom Południowy (km 109.844). Lokalizacja wszystkich peronów została uzgodniona na spotkaniach przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z Prezydentem Miasta Radomia w maju 2007 roku, na których również omówiono i rozpatrzono postulaty przedstawione przez Stowarzyszenie „Kocham Radom", oraz Klub Miłośników Kolei.
20)	Obowiązek budowy krawędzi na p.o. Nowa Iwiczna dla toru linii 937 Okęcie - Jeziorna;	Wniosku nie uwzględniono. Na p.o. Nowa Iwiczna zostały zaprojektowane perony naprzemianległe w stosunku do projektowanego przejścia przez tory. Peron przy torze Nr 2 będzie posiadał jedną krawędź czynną. Od strony toru bocznicowego do elektrociepłowni „Siekierki" zostanie on zabezpieczony barierą ochronną. Tor bocznicowy pomiędzy st. Warszawa-Okęcie i elektrociepłownią „Siekierki" nie służy do prowadzenia ruchu pasażerskiego.
21)	Obowiązek zapewnienia wysokości wszystkich peronów na linii 0,76 m nad PGS;	Wniosku nie uwzględniono. Obecnie na linii kolejowej nr 8 w większości przypadków występują perony o wysokości 0,30 m nad poziomem główki szyny. Zgodnie z założeniami, w dokumentacji przedprojektowej przyjęto następujące parametry peronów: wysokość: na terenie aglomeracji warszawskiej do st. Warka – 0,76 m, (ruch podmiejski), na dalszym odcinku – 0,55 m; długość: na stacjach węzłowych – 300 m (z możliwością wydłużenia do 400 m), na przystankach osobowych – 200 m; usytuowanie – jako perony zewnętrzne jednokrawędziowe lub wyspowe. Wszystkie przyjęte parametry peronów (w tym ich wysokości, o których pisze autor pisma) są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. § 98, pkt 8 ww. rozporządzenia mówi, że „wysokość peronów powinna wynosić 0,55 m nad główkę szyny, z tym, że możliwe jest, za zgodą zarządu kolei, budowanie peronów o wysokości 0,76 m na liniach kolejowych, na których prowadzony jest ruch podmiejski".
22)	Wnioski dotyczące pieszych i rowerzystów;	Wnioski dotyczące pieszych i rowerzystów nie dotyczą zagadnień związanych z ochroną środowiska. Wszystkie, przewidziane na etapie studium, dojścia do peronów w poziomie szyn, nad torami lub podziemne zostaną wyposażone w pochylnie dla wózków dziecięcych,

		wózków dla osób niepełnosprawnych, rowerów lub urządzenia dźwigowe, zgodnie z ww. rozporządzeniem. Wykonanie dodatkowych przejść na wszystkich peronach wymagałoby wybudowania dodatkowej infrastruktury umożliwiającej skomunikowanie tych przejść z budynkami lub istniejącymi drogami, co znacznie podniosłoby koszty założone w tym projekcie. Ilość przejazdów jak i przejść przez tory oraz ich kategorie były uzgadniane z zarządcami dróg oraz samorządami na etapie konsultacji społecznych.
23)	Obowiązek ochrony istniejących drzew i krzewów;	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 22 sentencji decyzji.
24)	Obowiązek przeprowadzania wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym;	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 23 sentencji decyzji.
25)	Obowiązek realizacji systemów odwodnienia w taki sposób, aby nie stanowiły śmiertelnej pułapki dla drobnych kręgowców;	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 5 sentencji decyzji.
26)	Obowiązek opracowania planu wykorzystania materiałów staroużytecznych;	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 13 sentencji decyzji.
27)	Zakaz używania materiałów i wyrobów, których analiza cyklu życia wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska;	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 15 sentencji decyzji.
28)	Obowiązek zachowania i odrestaurowania wskazanych w Raporcie obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych;	Obiekty o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych zostały zabezpieczone przez warunki wymienione w ustępie III pkt 16 sentencji decyzji. Jednocześnie należy podkreślić, że w ramach inwestycji, zgodnie z raportem OOŚ, żaden z obiektów zabytkowych, zarówno kolejowych jak i niezwiązanych z linią, nie będzie poddany rozbiórce ani modernizacji. Modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa-Okęcie – Radom – Kielce polega na modernizacji infrastruktury kolejowej wraz z budynkami, niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów.
29)	Obowiązek zaprojektowania architektury przystanków i stacji w wyniku otwartego konkursu architektonicznego;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że rozwiązania architektoniczne małej infrastruktury zostaną opracowane na kolejnych etapach dokumentacji. Wszystkie przyjęte przez wykonawcę dokumentacji rozwiązania będą ujednolicone na całej długości linii i będą podlegały akceptacji PKP PLK S.A.
30)	Obowiązek objęcia wszystkich przystanków monitoringiem telewizji przemysłowej;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że nie jest możliwe objęcie wszystkich przystanków monitoringiem telewizji przemysłowej. Wymagałoby to zorganizowania dodatkowych pomieszczeń do obsługi urządzeń służących do podglądu zdarzeń oraz ich rejestracji, a także poniesienia dodatkowych kosztów zleceń obsługi takich stanowisk.
31)	Wnioski dotyczące organizacji pracy;	Wnioski dotyczące organizacji pracy uwzględniono w ustępie II sentencji decyzji. Na etapie wykonywania dokumentacji budowlanej zostanie opracowana w niezbędnym zakresie kompleksowa wielobranżowa dokumentacja podziału na poszczególne fazy przebudowy układu torów i infrastruktury technicznej, na podstawie której zapewnione będzie pełne wykonanie robót modernizacyjnych w jak najkrótszych terminach

		przy zachowaniu ciągłości ruchu pociągów, a jednocześnie zminimalizowanie uciążliwości dla podróżnych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakłada zlecenie wykonania kolejnego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Zostanie on opracowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
32	Wnioski dotyczące konsultacji społecznych;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż nie dotyczy postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakłada zlecenie wykonania kolejnego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Zostanie on opracowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Po złożeniu dokumentów, w świetle ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227), organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania pozwolenia na budowę ma obowiązek przeprowadzenia konsultacji społecznych.
Stowarzyszenie „Kocham Radom" – pismo z dnia 18 listopada 2008 r. Większość uwag i wniosków Stowarzyszenia pokrywa się z uwagami i wnioskami przedstawionymi w piśmie Stowarzyszenia Zielone Mazowsze. W związku z tym odpowiedzi przedstawione powyżej do pisma Nr ZM/08/0464/01/KR z dnia 18 listopada 2008 r. stanowią jednocześnie odpowiedzi na uwagi Stowarzyszenia „Kocham Radom" zawarte w piśmie z dnia 18 listopada 2008 r. Dodatkowo nadmienia się, że sugerowany przez Stowarzyszenie „Kocham Radom" wariant „przez nich oczekiwany" polegający na modernizacji linii kolejowej na całym odcinku Warszawa-Okęcie – Kielce do prędkości V=160 km/h włącznie z budową drugiego toru na odcinku Warka – Radom, również był poddany analizie na etapie studium wykonalności jako wariant 3a.		
33	Wnioski dotyczące wariantów inwestycji;	Odpowiedzi udzielono w pkt 11
34	Wnioski dotyczące transportu kolejowego;	Odpowiedzi udzielono w pkt 14 - 21
35	Wnioski dotyczące pieszych i rowerzystów;	Odpowiedzi udzielono w pkt 22
36	Wnioski dotyczące ochrony krajobrazu i zabytków;	Odpowiedzi udzielono w pkt 28- 29
37	Wnioski dotyczące organizacji pracy.	Odpowiedzi -udzielono w pkt 31

Poza ww. terminem „21 dni" nie złożono żadnych uwagi i wniosków.

W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś, organ prowadzący postępowanie administracyjne, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych, przeprowadził w dniu 11 grudnia 2008 r. **rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa.** Zawiadomienie o rozprawie stosownie do art. 49 kpa obwieszczone było w sposób zwyczajowo przyjęty tj. w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, w Urzędach Gmin: Ożarów Mazowiecki, Michałowice i Raszyn, Urzędzie Miasta Piastów, urzędach m. st. Warszawa (na prawach powiatu) dzielnic: Ursus i Włochy.

Uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 i powiązania między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Kotłowska

Otrzymują:
1. Marta Szelągowska
   SCETAUROUTE S.A.
   Oddział w Polsce,
   ul. Puławska 182
   02-627 Warszawa
   Pełnomocnik
   Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A.
   z siedzibą w Warszawie,
2. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa,
3. aa.

Do wiadomości:
1. Państwowy Wojewódzki
   Inspektor Sanitarny w Warszawie
   ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa,
2. PKP PLK S.A.
   Biuro Realizacji Inwestycji
   ul. Targowa 74
   03-734 Warszawa

Załącznik do decyzji znak: RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-004/08 o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie dnia 10 lutego 2009 roku.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Modernizacja linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa Okęcie-Radom-Kielce" w granicach województwa mazowieckiego

I. INWESTOR

PKP Polskie Linie Kolejowe Oddział w Warszawie
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa.

II.OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędną o znaczeniu państwowym. Nie wchodzi ona w skład korytarzy transeuropejskich, nie jest objęta umowami AGC i AGTC oraz nie należy do sieci TEN. Odcinek realizacyjny Warszawa Okęcie – Radom – Kielce stanowi tzw. magistralę świętokrzyską łączącą aglomeracje tych miast. Na odcinku Warka – Radom (46,5 km) jest to linia kolejowa jednotorowa, natomiast na pozostałych odcinkach (129,1 km) – dwutorowa. W granicach województwa mazowieckiego linia kolejowa nr 8 Warszawa – Kielce przebiega generalnie z północy na południe przez następujące powiaty: m.st. Warszawa, piaseczyński (gminy Lesznowola, Piaseczno i Prażmów), grójecki (gminy Chynów, Warka), kozienicki (gmina Grabów nad Pilicą), białobrzeski (gmina Stromiec), radomski (gminy Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala i Wierzbica), miasto Radom oraz szydłowiecki (gminy Jastrząb i Szydłowiec).

Przebudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, związanej z linią kolejową nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie – Radom – Kielce zarówno w granicach województwa mazowieckiego jak i świętokrzyskiego, prowadzona będzie na działkach zaliczonych do obszarów zamkniętych i na innych działkach należących do PKP oraz na działkach nie będących we władaniu PKP.

Realizacja przedmiotowego projektu ma się przyczynić do:

- poprawienia jakości usług transportowych przez skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie natężenia ruchu pasażerskiego i towarowego,
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu,
- stymulacji rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym i krajowym,
- obniżenia kosztów kolejowych usług transportowych oraz racjonalizacji użytkowania infrastruktury kolejowej,
- podniesienia efektywności użytkowania linii kolejowej,
- zapewnienia interoperacyjności eksploatacyjnej (lub co najmniej technicznej) w związku z akcesją do UE,
- ochrony środowiska naturalnego wzdłuż linii kolejowej oraz eliminacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych.

Obecny stan techniczny infrastruktury oraz warunki geometryczne linii Warszawa-Radom-Kielce powodują znaczne ograniczenia prędkości. W związku z tym założono następujące cele i efekty modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie - Radom – Kielce (w maksymalnie możliwym zakresie):

1) przygotowanie infrastruktury technicznej linii do parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach AGC i AGTC tj. prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim do 160 km/h, a w ruchu towarowym do 120 km/h i nacisku na oś 225 kN;
2) przystosowanie linii do kursowania taboru z wychylnym pudłem z prędkością maksymalną 200 km/h;
3) spełnienie wymagań określonych w Decyzji Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej technicznych specyfikacji dla interoperacyjności podsystemów: utrzymanie, sterowanie, infrastruktura, energia, ruch i tabor transeuropejskiego systemu dużych prędkości (art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE);
4) zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem na całej długości linii;
5) umożliwienie zatrzymywania pociągów na torach dodatkowych bez konieczności zajmowania torów szlakowych w wyniku modernizacji układu torowego na stacjach;
6) zwiększenie bezpieczeństwa na jednopoziomowych przejazdach kolejowych jako wynik zmniejszenia ich ilości, podwyższenia kategorii oraz wyposażenia w nowoczesne urządzenia zabezpieczające;
7) zwiększenie bezpieczeństwa poprzez budowę nowych skrzyżowań dwupoziomowych;
8) poprawa jakości przewozów i wzrost efektywności wykorzystania linii kolejowej poprzez umożliwienie, po zakończeniu zadania, realizowania oferty przewozowej z użyciem nowoczesnych 6 MW lokomotyw trakcji elektrycznej oraz taboru z wychylnym pudłem, wprowadzenie wyższej prędkości operacyjnej, skrócenie czasu jazdy i zwiększenie przepustowości linii;
9) zachowanie dotychczasowych funkcji wybranych stacji z możliwością osiągnięcia przyszłej zwiększonej ilościowo oferty przewozowej;
10) udoskonalenie połączeń poprzez transeuropejską sieć transportową TEN-T między krajami Europy Północnej a krajami Europy Południowej;
11) dbałość o ochronę środowiska w obszarze prowadzonych robót budowlanych;
12) zmniejszenie zagrożenia oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko;
13) zdecydowane zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości oraz w wyniku likwidacji zbędnej infrastruktury i stanowisk pracy;
14) uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów, przez: zwiększenie komfortu podróży, skrócenie czasu podróży, zwiększenie konkurencyjności kolei (prędkość i punktualność) i zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych.

III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Celem przedmiotowego projektu, zgodnie ze „Specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego" (SIWZ), jest m.in. opracowanie technicznej, ekonomicznej i finansowej oceny wykonalności wybranej opcji modernizacyjnej.

W Etapie I przeanalizowano, zgodnie z SIWZ, cztery podstawowe opcje:

opcja „0" - opcja odniesienia „nic nie robić ", obejmuje wykonanie podstawowych robót utrzymaniowych, niezbędnych dla spełnienia funkcji eksploatacyjnych, umożliwiających realizację istniejących wielkości przewozów pasażerskich i towarowych. Inaczej mówiąc opcja dotyczy utrzymania linii w jej obecnym stanie bez ponoszenia nakładów inwestycyjnych, z czym wiąże się ponoszenie kosztów eksploatacyjnych koniecznych do utrzymania na niej ruchu przy dalszej postępującej degradacji linii.

opcja „1" - obejmuje zakres kompleksowej naprawy głównej w celu doprowadzenia linii do pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych (tzw. rewitalizacja linii), do prędkości 100 km/h. Zakłada zachowanie parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii. Opcja przewiduje również naprawę obiektów inżynieryjnych.

opcja „2" - obejmuje modernizację i dostosowanie linii do prędkości 140 km/h, a gdzie to możliwe, w granicach terenu kolejowego, do 160 km/h w ruchu pasażerskim oraz do 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji tej rozważana była celowość budowy drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków.

opcja „3" - obejmuje modernizację i dostosowanie całego odcinka do prędkości 160 km/h oraz prędkości 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji rozważano również zakres prac, jakie należy wykonać celem zastosowania taboru z wychylnym pudłem, jak również budowę drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków w pobliżu aglomeracji miejskich.

Zgodnie z wynikami oceny wielokryterialnej, powyższe opcje zostały następnie szczegółowo przeanalizowane w kilku wariantach.

Tabela nr 1: Warianty modernizacji linii kolejowej Warszawa Okęcie-Radom-Kielce

Opcja	Wariant	Charakterystyka wariantu
OPCJA 0	**WARIANT 0**	Opcja **„Nic nie robić"**
OPCJA 1	**WARIANT 1**	**Rewitalizacja linii** – na całej długości prędkość 100 km/h
OPCJA 2	**WARIANT 2a**	Modernizacji linii i **dostosowanie na całej długości do prędkości 140 km/h** (przy założeniu, że nie budujemy 2 toru na odcinku Warka-Radom oraz nie budujemy nowego mostu na rzece Pilicy)
	WARIANT 2b	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom – Kielce do 100 km/h** (przy założeniu, że nie budujemy 2 toru na odcinku Warka-Radom oraz nie budujemy nowego mostu na rzece Pilicy)
	WARIANT 2c	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h**, natomiast **Radom - Kielce do 100 km/h** (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz modernizujemy istniejący most na rzece Pilicy)
	WARIANT 2d	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h**, natomiast **Radom – Kielce do 100 km/h** (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
	WARIANT 2e	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie - Radom - Kielce do prędkości 140 km/h** (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
OPCJA 3	**WARIANT 3a**	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie -Radom - Kielce do prędkości 160 km/h** (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
	WARIANT 3b	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie - Radom** do prędkości **160 km/h**, natomiast **Radom - Kielce do 100 km/h** (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
	WARIANT 3c	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku **Warszawa Okęcie - Radom** do prędkości **160 km/h**, natomiast **Radom – Kielce do 140 km/h** (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)

Zgodnie z założeniem Raportu, na podstawie przeprowadzonych analiz technicznych, finansowych, społeczno-ekonomicznych oraz z zakresu ochrony środowiska, wskazano wariant 3b jako preferowany zakres modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym również zmiany w Polityce Transportowej Państwa dotyczące linii nr 8.

Wariant 3b

Specyfikacje techniczne TSI

Pomimo, iż specyfikacje techniczne TSI dla kolei konwencjonalnych nie są jeszcze opublikowane, niektóre z nich mogą być w przyszłości zbliżone do opublikowanych i obowiązujących specyfikacji TSI dla kolei dużych prędkości. Poniżej podano specyfikacje dla kolei dużych prędkości, które mogą być zbieżne z TSI dla kolei konwencjonalnych.

Kategoria	Specyfikacje TSI dla kolei dużych prędkości	Parametry stosowane na linii kolejowej nr 8 Warszawa– Radom – Kielce, Etap II
Prędkość maksymalna		160 km/h
Rozstaw torów	4,0 m	4,0 m
Szerokość toru	1435 mm	1435 mm
Wysokość peronu	550 lub 760 mm	550 mm lub 760 mm
Minimalny promień łuku poziomego dla pociągów jadących z małą prędkością	150 m	180 m
Minimalny promień łuku pionowego wypukłego	600 m	10 000 m (1 przypadek: 6 000 m)
Minimalny promień łuku pionowego wklęsłego	900 m	10 000 m
Maksymalny spadek podłużny dla torów postojowych	2 ‰	0,5 ‰ do 2,5 ‰

Dodatkowo, istnieje zgodność innych parametrów projektu modernizacji linii nr 8 Warszawa – Radom – Kielce ze specyfikacjami technicznymi TSI dla kolei dużych prędkości, dla których w przyszłości nie przewiduje się jednak podobnej zbieżności.

Kategoria	Specyfikacje dla kolei dużych prędkości	Parametry stosowane na linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce, Etap II
Maksymalne spadki podłużne torów na szlaku	35 ‰	Pochylenie miarodajne jak dla linii magistralnej 6 ‰ Istniejące pochylenie miarodajne 9,6 ‰
Nominalna wysokość przewodu jezdnego	pomiędzy 5 000 mm a 5 040 mm	5 450 mm

Modernizowana linia nr 8 Warszawa Okęcie - Radom – Kielce jest w pełni zgodna z parametrami AGC, jak również spełnia standardy AGTC.

Zakres modernizacji

Zakres modernizacji obejmuje demontaż istniejących sieci jezdnych i budowę nowych Projekt dotyczy wszystkich torów szlakowych linii i stacyjnych torów głównych zasadniczych oraz części torów dodatkowych i bocznych na stacjach. Modernizacja sieci jezdnych na torach stacyjnych z zasady nie dotyczy wszystkich torów każdej ze stacji.

Orientacyjny zakres planowanych prac (na terenie województwa mazowieckiego)

przebudowa stacji	szt.	9
likwidacja stacji	szt.	3
przebudowa przystanków	szt.	4
rozbiórka nawierzchni torów	km	240
Budowa nowego drugiego toru (od Warki do Radomia)	torokm	47
modernizacja podtorza	torokm	251
Przebudowa przejazdów	szt.	56
Likwidacja przejazdów	szt.	22
Budowa wiaduktów drogowych/ kolejowych	szt.	7
Budowa przejazdów gospodarczych	szt.	2
Budowa dróg objazdowych	km	32
Przebudowa przejść dla pieszych w poziomie szyn	szt.	9
Budowa nowych przejść dla pieszych	szt.	2
Budowa przejść bezkolizyjnych (nad/pod torami)	szt.	6

budowa nowych podstacji trakcyjnych	szt.	4
Modernizacja podstacji trakcyjnych	szt.	5
likwidacja kabin sekcyjnych	szt.	3
Modernizacja kabin sekcyjnych	szt.	0
przebudowa sieci trakcyjnej	torokm	243
przebudowa stacyjnych urządzeń srk	stacje	11
przebudowa liniowych urządzeń srk – przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	szt.	67
przebudowa liniowych urządzeń srk – zabudowa odstępów samoczynnej blokady liniowej	szt.	60
budowa ERTMS/ETCS	km	125,5
budowa systemu diagnostyki taboru	km	125,5
przebudowa linii potrzeb nietrakcyjnych LPN	km	130

Nawierzchnia i podtorze – konstrukcja nawierzchni:
- tor bezstykowy – szyny zgrzewane metodą elektrooporową
  szyny typu 60 E1
  podkłady strunobetonowe typu PS-94
  zamocowania sprężyste typu SB;
- podsypka z tłucznia bazaltowego o grubości warstwy 0.35 m pod podkładem;
- warstwa ochronna torowiska z dobrze uziarnionej pospółki o module odkształcenia 180 MPa;
- rozjazdy w torach głównych, zwyczajne typu UIC 60 1:9 R=300 i 1:18,5 R=1200 z szyn 60E1 na podrozjazdnicach strunobetonowych; konstrukcja rozjazdów spawana, wyposażona w podrozjazdnice skrzynkowe.

Odwodnienie stacji

Przewidziano odwodnienie stacji za pomocą drenażu powierzchniowego z systemem zbieraczy i kolektorów. Tory szlakowe odwadniane będą przez wykonanie spadków poprzecznych korony torowiska w kierunku rowów bocznych. W zależności od potrzeb, część rowów bocznych będzie wzmacniana korytkami betonowymi.

Tory szlakowe położone w przekopach będą odwadniane drenokolektorami umieszczonymi poniżej rowów bocznych i poniżej granicy przemarzania gruntu.

Zakres tych robót przyjęto na podstawie wieloletnich obserwacji przez służby eksploatacyjne.

Ostateczne ustalenie sposobu odwadniania będzie uzależnione od wyników badań geotechnicznych.

Nawierzchnia nowej konstrukcji wymaga zwiększenia szerokości korony torowiska.

Budowa nowych torów w śladzie torów istniejących wymagać będzie poszerzenia torowiska po około 1,50 m z każdej strony. Dalszą konsekwencją będzie przesunięcie poprzeczne rowów, a zatem także przeciwnej skarpy rowów.

Granica własności terenu kolejowego

Nowa granica własności terenu kolejowego powinna przebiegać w odległości minimalnej 3m od granicy robót ziemnych.

Na odcinkach, gdzie przewiduje się przebudowę łuków w celu przystosowania linii do zwiększonych prędkości, zakres wywłaszczeń będzie oczywiście większy. Dotyczyć to będzie następujących obszarów:
- przejście mostowe przez rzekę Pilicę koło Warki,
- przejście mostowe przez rzekę Radomkę koło Bartodziejów,
- przejście mostowe przez rzekę Pacynkę koło Lesiowa.

Wysokość projektowanych peronów:
- na terenie aglomeracji warszawskiej do st. Warka – 0,76 m
- na dalszym odcinku – 0,55 m

Długość peronów:
- na stacjach węzłowych – 300 m (400 m)
- na przystankach – 200 m

Perony zostaną usytuowane według istniejącej sytuacji jako perony zewnętrzne jedno-krawędziowe lub wyspowe.

Przystosowanie układów torów na stacjach dla przewozów interoperacyjnych

W projektach koncepcyjnych modernizacji układu torów na stacjach uwzględniono dostosowanie torów do przyjmowania pociągów towarowych o długości do 750 m.

Zasadniczy zakres robót torowych wynika głównie z wymiany istniejącej nawierzchni, jej wymiarów i związanych z tym robót ziemnych torowiska.

Odcinek Radom – Kielce położony jest na terenie górzystym, a układ geometryczny torów składa się z łuków o promieniach R = 600 m do R = 700 m, z krótkimi odcinkami prostymi, gdzie ulokowane są stacje. Modernizację tego odcinka linii do prędkości Vmax = 140 km/h (Rmin = 1100m) czy Vmax = 160 km/h (Rmin = 1400 m) uzasadniono jako nieracjonalną.

Modernizacja układu torów na odcinku Radom – Kielce polegać będzie na wymianie nawierzchni, przebudowie stacji w celu wydłużenia torów do długości użytkowej 750m, a także przewiduje się ograniczenie funkcji trzech stacji do przystanków osobowych (st. Suchedniów, Szydłowiec i Kostomłoty). Układ torów na odcinku Radom – Kielce przystosowany będzie dla kursowania pociągów z prędkością maksymalną (Vmax) wynoszącą od 100 do 110 km/h. Wykonano również analizy możliwości zwiększenia prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich na odcinku Radom – Kielce z zastosowaniem taboru z wychylnym nadwoziem. Jako tzw. „okres życia projektu", tj. czas do zużycia nowej nawierzchni, przyjęto około 25 – 30 lat.

Planowana jest budowa ok. 25 km asfaltowych dróg równoległych/ serwisowych na terenie województwa mazowieckiego. Przy ustalaniu lokalizacji kierowano się możliwością wykorzystania terenu będącego własnością PKP oraz adaptacji istniejących dróg. Ponadto planowana jest budowa ok. 7 km utwardzonych dróg równoległych/ serwisowych na terenie województwa mazowieckiego.

Wszystkie stacje wyposażone zostaną w komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym i włączone będą do LCS-ów (Lokalnych Centrów Sterowania). Tym samym nie będzie stacji sterowanych miejscowo. Dodatkowo wszystkie przejazdy w poziomie szyn zostaną zabezpieczone urządzeniami sterowania ruchem kolejowym a ich monitorowanie odbywać się będzie na poziomie LCS-ów (Lokalnych Centrów Sterowania). Pełna centralizacja prowadzenia ruchu w zaproponowanym zakresie pozwoli zorganizować w pełni zautomatyzowany odcinek dyspozytorski, który docelowo mógłby objąć całą linię Warszawa – Kraków. Stan urządzeń powinien zapewnić dobry poziom bezpieczeństwa. Na modernizowanym odcinku nie będzie żadnego przejazdu lub przejścia, które nie byłoby zabezpieczone urządzeniami przejazdowymi. Oferta handlowa będzie ciekawsza, bo znacznie wzrośnie przepustowość linii.

Elementem mającym bezpośredni wpływ na standard podróżowania oraz bezpieczeństwo ruchu kolejowego są również systemy telekomunikacyjne. Modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej ma na celu zaspokojenie potrzeb służb eksploatacyjnych i utrzymaniowych kolei na poziomie wynikającym z ustalonych standardów zabezpieczających obecne i przyszłościowe potrzeby.

W ramach modernizacji urządzeń telekomunikacyjnych nie przewiduje się możliwości odzysku istniejących kabli oraz urządzeń teletechnicznych do dalszego wykorzystania. Istniejący układ zasilania jest mocno wyeksploatowany i nie spełnia aktualnych standardów przede wszystkim ze względu na techniczne zużycie i wiek ponad 30 lat większości aparatury i urządzeń zasilania elektrotrakcyjnego. Obowiązujące regulacje narzucają zwiększone wymagania na elektroenergetyczną sieć zasilającą podstacje trakcyjne. Odległości pomiędzy podstacjami trakcyjnymi przekraczają 20 km. Pomiędzy podstacjami na odcinkach dwutorowych rozmieszczone są kabiny sekcyjne. W celu zweryfikowania efektywności technicznej wybranego rozwiązania, przeprowadzone zostały uszczegółowione symulacyjne obliczenia weryfikacyjne dla modernizacji układu zasilania elektrotrakcyjnego. Ponadto przeprowadzono uzupełniające analizy symulacyjne, z uwzględnieniem

możliwości prowadzenia ruchu z lokomotywami o mocy 6MW. Wykonano także ocenę oddziaływania zasilania elektrotrakcyjnego na infrastrukturę techniczną.

W ramach modernizacji lub odbudowy obiektów kubaturowych (podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych) przewiduje się remonty budowlane i adaptacje w zakresie pozwalającym na instalację nowego wyposażenia. Ze względu na wymagania ochrony środowiska należy w podstacjach trakcyjnych modernizowanych i dobudowanych wyposażyć wszystkie stoiska transformatorów olejowych w misy olejowe. Dla wszystkich obiektów energetyki trakcyjnej należy przewidzieć zdalne sterowanie z NC (Nastawni Centralnej) Warszawa i Kielce.

W wybranej Opcji zakres modernizacji podstacji trakcyjnych wynika z założonych przewozów i maksymalnej prędkości jazdy 160 km/h dla odcinka Warszawa - Radom i 100km/h (z możliwością zwiększenia na pewnych fragmentach trasy) dla odcinka Radom - Kielce i obejmuje min. wzmocnienie układu zasilania przez dobudowę dodatkowych podstacji trakcyjnych (PT): PT Czachówek, PT Grabów, PT Bartodzieje, PT Rożki. Konieczność dobudowy nowych podstacji wynika z dużej odległości pomiędzy podstacjami oraz prowadzenia ruchu ciężkimi pociągami towarowymi. Dla ww. nowych obiektów konieczny będzie zakup gruntu.

Zasilanie potrzeb nietrakcyjnych LPN (Linia Potrzeb Nietrakcyjnych)

Dla zapewnienia wymaganych parametrów zasilania dla elektroenergetycznych odbiorów nietrakcyjnych usytuowanych wzdłuż linii kolejowej, a w szczególności:

- samoczynnej blokady liniowej,
- automatyki przejazdowej i oświetlenia przejazdów,
- kabin sekcyjnych,
- oświetlenia peronów i torów stacyjnych,
- elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- instalacji w budynkach stacyjnych,
- urządzeń na placach i rampach ładunkowych,
- urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- urządzeń w nastawniach ruchowych i nastawniach zdalnego sterowania,

przewiduje się zasilanie ich z linii potrzeb nietrakcyjnych 15 kV (LPN) poprzez stacje transformatorowe 15/0,4 kV. LPN będzie zasilana z rozdzielni SN prądu przemiennego sąsiednich podstacji trakcyjnych, stanowiących jej podstawowe i rezerwowe źródło zasilania.

W przypadku dalszego wzrostu ruchu lub zapotrzebowań mocy istnieje możliwość zastosowania kabin sekcyjnych pomiędzy podstacjami lub zwiększenia efektywnego przekroju sieci trakcyjnej na wybranych odcinkach.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Atłowska

Strona 7

WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, dnia 29 czerwca 2007 r.

WŚR.I.DW/6613/1/15/07

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 46 ust. 1 pkt 1 i art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 ze zm.)

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 2 lutego 2007 roku, znak: TG/126/2007 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem OKĘCIE. Zadanie I – Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0)", złożonego przez Spółkę Akcyjną PKP Polskie Linie Kolejowe z siedzibą w Warszawie, przy ul. Targowej 74 reprezentowaną przez Pana Henryka Kozłowskiego

o k r e ś l a m

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane jest w ramach inwestycji obejmującej: przebudowę układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0)".

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.

Teren inwestycji w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia powinien być wykorzystany zgodnie z warunkami określonymi w decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia:

A. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00), a zaplecza budowy nie lokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej;
2. ograniczyć zasięg placu i zaplecza budowy oraz parku maszyn do możliwie najmniejszej powierzchni i czasu funkcjonowania;
3. roboty budowlane zorganizować w sposób minimalizujący ich wpływ na stan powietrza atmosferycznego i minimalizujący uciążliwość hałasową;
4. przeprowadzić rekultywację terenu po likwidowanych obiektach;
5. zapewnić możliwość selektywnej zbiórki odpadów w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia;
6. stosować zabezpieczenia przed pyleniem przewożonych materiałów (zamknięte wagony, płachty przykrywające);

B. W projekcie budowlanym wykonawczym należy uwzględnić zapis:

1) dotyczący parametrów technicznych ekranów akustycznych na obszarach zagrożonych akustycznie, wskazanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko tj.:

Lp. (nr id. na mapie)	Lokalizacja	Długość liniowa terenu do potencjalnej ochrony [m]	Orientacyjna Długość ekranu zastępczego w [m]	Kilometraż
1	Warszawa Zachodnia	350	650	-
2	Budki Szczęśliwickie	300	500	5,300-5,800
3	Włodarzewska	250	800	6,200-6,500
4	M. Drygały	1050	1350	6,800-7,800
5	Strubiczów	950	1200	8,000-8,900
6	Rakowiec	260	450	8,500-8,700
7	Żwirki i Wigury	370	500	8,700-9,100
8	Wirażowa	800	1400	10,500-11,250
Razem		3980	6850	

2) dotyczący ustalenia miejsc do gromadzenia odpadów.

C. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w szczególności w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Uzasadnienie

Do Wojewody Mazowieckiego w dniu 14.02.2007 r. wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem OKĘCIE. Zadanie I – Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0)".

Do wniosku dołączono raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pełnomocnictwo udzielone Panu Henrykowi Kozłowskiemu do reprezentowania inwestora, mapy z zaznaczony przebiegiem inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie zaliczane jest do grupy przedsięwzięć, dla których sporządzenie raportu nie jest obligatoryjne na podstawie § 3 ust. 1 pkt 54 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.).

W toku postępowania administracyjnego Wojewoda Mazowiecki postanowieniem z dnia 15.12.2006r. znak: WŚR.I.BB/6613/1/60/06 nałożył obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. inwestycji.

W dniu 23.02.2007 r. pismem znak: WŚR.I.DW/6613/1/15/07 Wojewoda Mazowiecki wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Postanowieniem z dnia 30.05.2007r. znak: ZNS.713/120/IK/07 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Warszawie uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia, które uwzględniono w sentencji niniejszej decyzji.

W związku z art. 53 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy organ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie" danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, a także zawiadomił o możliwości wnoszenia uwag i wniosków w terminie 21 dni od ukazania się zawiadomienia. Przedmiotowe zawiadomienie umieszczono na tablicy ogłoszeń w Wydziale Środowiska i Rolnictwa Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego oraz na stronie internetowej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego. W terminie 21 dni od dnia ogłoszenia nie wniesiono żadnych uwag i wniosków do sprawy.

Organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska. W ramach niego dokonał analiz zgodnie z art. 47 ww. ustawy. Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zostało przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko.

Przeprowadzone analizy i uzgodnienia wykazały możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji. W decyzji nie określa się warunków w zakresie ochrony powietrza, bowiem przedsięwzięcie nie będzie powodować emisji zorganizowanej do powietrza.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Na niniejszą decyzję służy stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 Nr 225, poz. 1635) - opłata skarbowa w wysokości 205 zł za wydanie niniejszej decyzji została wniesiona na konto: Dzielnicy Śródmieście m. st. Warszawy, ul. Nowogrodzka 43, nr konta: 45 1240 1066 1111 0010 0317 1881.

z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO
Teresa Stachowicz
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:
1. P. Henryk Kozłowski
   pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   ul. Boremlowska 40 A, 04-338 Warszawa;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa;
3. Pozostałe Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
4. aa.

Do wiadomości:
1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
   w m.st. Warszawie
   ul. Kochanowskiego 21, 01-864 Warszawa;
2. SUDOP PRAHA a.s.
   Al. Jerozolimskie 155/50, 02-326 Warszawa.

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM
mgr inż. Bogumił Gieraltowski
(nazwisko, podpis, data)
Centralne Biuro Projektowo-Badawcze
Budownictwa Kolejowego
„KOLPROJEKT" Spółka z o.o. Warszawa

5

Załącznik
do decyzji z dnia 27 czerwca 2007 roku
znak: WŚR.I.DW/6613/1/15/07

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem OKĘCIE. Zadanie I – przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0)

Inwestor:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

1. Przedmiot inwestycji.

Zgodnie z przyjętym przez PKP PLK S.A. programem etapowej modernizacji (naprawy głównej) linii kolejowej nr 008 (Warszawa – Radom – Kraków) ETAP I –Zadanie I obejmuje zakres modernizacji dotyczący obcinka Warszawa Zachodnia (rejon km 3,7) – Warszawa Okęcie (rejon km 12) zlokalizowanego w centrum Warszawy. Celem inwestycji w zakresie Zadania 1 jest uzyskanie (przy zachowaniu istniejących prędkości pociągów) maksymalnych zdolności techniczno-eksploatacyjnych, niezbędnych dla realizacji zakładanej obsługi transportem kolejowym Międzynarodowego Dworca Lotniczego (MDL) im. F. Chopina w Warszawie oraz wdrożenie systemu SKM na tej linii.

2. Charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia.

Linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędową, zelektryfikowaną o znaczeniu państwowym. Ostatni remont kapitalny (naprawa główna) tej linii był przeprowadzony w latach 1976-79. Obecnie znaczny stopień dekapitalizacji kolejowej infrastruktury technicznej stanowi zagrożenie dla jej dalszej eksploatacji.

Zakres inwestycji obejmuje:

- naprawę główną istniejącej infrastruktury torowej wraz z jednoczesnym uwzględnieniem dodatkowych elementów układu torowego wynikających z potrzeb funkcjonalnych Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK) dotychczas niezrealizowanych, a w szczególności:
  - odbudowę byłego toru nr 3R w rejonie stacji Warszawa Zachodnia;
  - budowę nowego toru nr 4R jw;
  - przełożenie fragmentu toru nr 2R na nową trasę wyznaczoną przez wybudowany do tego celu wiadukt w przeszłości w celu uzyskania bezkolizyjnego układu torowego;
  - przebudowę przejazdu w ul. Mszczonowskiej w celu uzyskania Kategorii C;
- przebudowę istniejącej i budowę nowej kolejowej infrastruktury technicznej tj.
  - budowę nowej konstrukcji toru wraz z odwodnieniem torowiska;
  - urządzenia SRK na stacjach, szlakach i przejazdach;
  - urządzenia energetyki i teletechniki;
  - przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem;
  - przebudowę istniejących peronów na p.o. Warszawa Rakowiec;
  - budowę nowych peronów na p.o. Warszawa Al. Jerozolimskie i p.o. Warszawa Żwirki i Wigury wraz z małą architekturą zgodnie z układem funkcjonalnym WWK;
  - remont istniejących wiaduktów, rozbiórki istniejących obiektów zdekapitalizowanych;
  - budowa odcinka muru oporowego;
  - przebudowa odcinka drogi w rejonie przejazdu w ul. Mszczonowskiej.

Realizowany zakres inwestycji mieści się generalnie w istniejącym kolejowym korytarzu transportowym na terenach będących w posiadaniu PKP PLK S.A. zakwalifikowanych do terenów zamkniętych oraz częściowo na terenach otwartych, będących we władaniu Urzędu Miasta Warszawy. Dla w/w zakresu Zadania 1 uzyskano decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego zarówno dla terenów zamkniętych jak i otwartych. Ogólna powierzchnia przedsięwzięcia wynosi ok. 47 ha. Opisywany odcinek linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce leży w granicach miasta Warszawy, na gruntach dzielnic: Wola, Ochota, Mokotów i Usynów.

Na omawianym odcinku, linia kolejowa nr 8 przebiega przez obszar zurbanizowany, gdzie pod zabudową występują tzw. urbanoziemy i industroziemy, o niewykształconym profilu glebowym. Enklawa nadal uprawianych gruntów rolnych znajduje się w sąsiedztwie ul. Wirażowej, na południe od ul. Sasanki. Bezpośrednio pod linią kolejową – w pasie kolejowym, występują wyłącznie grunty przekształcone.

Wśród roślinności spotykanej wzdłuż opiniowanej linii kolejowej wyróżnić można głównie roślinność silnie przekształconą, w postaci spontanicznych zbiorowisk ruderalnych i segetalnych, z zaroślami robiniowo- klonowymi oraz wielkopowierzchniowymi zbiorowiskami ruderalnych ziołorośli i muraw. Roślinność półnaturalna reprezentowana jest tylko przez zbiorowiska roślinności wód stojących - szuwarów trzcinowych, spotykanych w eutroficznych zbiornikach fos fortów Szczęśliwickiego i Zbarż.

W związku z faktem, że linia kolejowa nr 8 leży w granicach centralnych miasta i terenów przemysłowo-magazynowych, nie można mówić o środowisku sprzyjającym występowaniu zwierząt, wśród których spotykamy głównie gatunki związane ze środowiskiem antropogenicznym, takie jak: szczur wędrowny, gołąb, kawka, gawron, sroka, wróbel. Zbiorniki wodne i roślinność

nadbrzeżna są siedliskiem życia karczowników, licznych ryb i co istotne, dość bogatej awifauny (trzyżówki, trzcinniki, łyski).

Opiniowana linia kolejowa na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do stacji Warszawa Okęcie, nie przecina żadnego z obszarów podlegających ochronie prawnej, w tym obszaru NATURA 2000, jak również nie przecina żadnego z korytarzy ekologicznych wiążących Puszczę Kampinoską i Dolinę Środkowej Wisły z otoczeniem. Ze względu na oddalenie, ograniczony zasięg negatywnych oddziaływań linii w stosunku do jej bezpośredniego otoczenia, wpływ na siedliska chronione, jak i na siedliska chronionych gatunków, nie będzie miał miejsca.

W sąsiedztwie linii znajduje się kilka pomników przyrody oraz obiektów podlegających ochronie konserwatora zabytków, których istnienie nie jest zagrożone realizacją omawianego przedsięwzięcia.

3. Rozwiązania chroniące środowisko

Opiniowane przedsięwzięcie, przy założeniu, że zostaną wdrożone zaproponowane środki minimalizujące (łagodzące), nie będzie wpływało w istotny negatywny sposób na środowisko przyrodnicze, obszary chronione oraz na przyległe tereny mieszkaniowe, zarówno na etapie realizacji, jak i przyszłej eksploatacji.

W celu minimalizacji oddziaływań na środowisko gruntowo-wodne zaproponowano m.in. zastosowanie w systemach odwodnieniowych linii i stacji urządzeń zabezpieczających wody podziemne i powierzchniowe w postaci: rowów przyskarpowych wzmocnionych elementami betonowymi, trawiastych rowów przyskarpowych, osadników i studzienek z zasyfonowanym odpływem.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie budowy na powierzchnię ziemi (w tym gleby, roślinność i świat zwierzęcy), wiązać się będzie z ingerencją podczas prowadzonych robót w podłoże, związaną z realizacją nowych obiektów, urządzeń i instalacji. Dotyczyć ono będzie wyłącznie terenu objętego bezpośrednio pracami budowlanymi. Ponieważ omawiany teren charakteryzuje się ubogą roślinnością wysoką, potrzeby wycinki będą ograniczone do samosiewów pokrywających miejsce po byłym torze 3R.

Po zakończeniu prac budowlanych (modernizacyjnych) przeprowadzona zostanie rekultywacja terenów objętych pracami, w tym wprowadzone zostaną uzupełniające nasadzenia zieleni.

Ze względu na długoletni, niezmienny sposób zagospodarowania powierzchni - jako tereny kolejowe, w związku z planowanym przedsięwzięciem, wpływ na występującą faunę - zarówno na etapie modernizacji, jak i przyszłej eksploatacji - będzie znikomy. Wynika to również z faktu, że sam opiniowany teren jest obecnie bardzo ubogim siedliskiem życia dla zwierząt.

Działalność związana z realizacją planowanego przedsięwzięcia przy prawidłowych rozwiązaniach funkcjonalnych i organizacyjnych, przestrzeganiu zasad gospodarowania odpadami oraz bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, w sposób określony w wydanych decyzjach w normalnych warunkach nie stworzy ze strony powstających odpadów zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz środowiska.

W celu ograniczenia przewozu pozyskanych mas ziemnych, gruzu, tłucznia itp. materiałów (wolnych od zanieczyszczeń), przyjęto, że masy ziemne oraz odsiewki tłucznia, zostaną wykorzystane w granicach węzła zachodniego. Tłuczeń i odsiewki będą wbudowane w tory rozjazdowe i postojowe, zaś masy ziemne posłużą do wyrównania powierzchni.

Analizując wpływ opiniowanego odcinka linii kolejowej nr 8 na jakość powietrza atmosferycznego można przyjąć, że jest on minimalny. W terenie aglomeracji warszawskiej linia przebiega przez obszar zwiększonej koncentracji zanieczyszczeń środowiska, pochodzących głównie ze środków transportu (samochody) oraz z energetyki zawodowej.
Na podstawie przeprowadzonych obliczeń modelowych, nie prognozuje się przekroczenia żadnych standardów jakości powietrza w wyniku modernizacji linii kolejowej w rejonie stacji Warszawa Zachodnia - Warszawa Okęcie, a tym samym nie przewiduje się stosowania rozwiązań minimalizujących oddziaływanie na jakość powietrza.

W celu ochrony przyległych terenów mieszkaniowych przed ponadnormatywnym hałasem zaproponowano wybudowanie różnego typu ekranów akustycznych, o łącznej długości ok. 6,8 km. Istnieje możliwość zastosowania rozwiązań wymiennych, np. w postaci rozwiązań antywibracyjnych podtorzy lub ekranów na fasadach budynków.

Przewidywany zakres prac modernizacyjnych odcinka linii kolejowej nr 8 nie będzie powodować konfliktów z leżącymi w sąsiedztwie dobrami kultury.

4. Oddziaływanie inwestycji na środowisko na etapie likwidacji

Likwidacja przedsięwzięcia przebiegać będzie w trybie przepisów prawnych obowiązujących w okresie przeprowadzania likwidacji.
Wielkości i rodzaj emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska będą zbliżone do tych, jakie przewidziano dla etapu modernizacji (budowy), będą one miały charakter krótkotrwały i przejściowy.

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM
mgr inż. Bogumił [illegible]
(nazwisko, podpis i data)
Centralne Biuro Projektowo-Badawcze
Budownictwa Kolejowego
„KOLPROJEKT" Spółka z o.o. Warszawa

1 (74) (195)

Warszawa, dnia 10 sierpnia 2009 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE
RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-017/09

DECYZJA

Na podstawie art. 87 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś"), § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa") po rozpatrzeniu wniosku z dnia 8 stycznia 2009 r. znak: IROS1-441-01/09 Dyrektora Oddziału PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie o zmianę decyzji z dnia 27 czerwca 2007 r., znak: WŚR.I.DW/6613/1/15/07 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem Okęcie. Zadanie I – Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0) w zakresie ograniczenia lokalizacji ekranów akustycznych do dwóch rejonów: rejon Budki Szczęśliwickie (ekran nr 2) oraz rejon Strubiczów (ekran nr 5),

postanawiam:

zmienić decyzję Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 czerwca 2007 r., znak: WŚR.I.DW/6613/1/15/07 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem Okęcie. Zadanie I – Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0) w ten sposób, że w punkcie III lit. B pkt 1 istniejącą tabelę zastępuje się następującą tabelą:

Lp.	Lokalizacja	Długość liniowa terenu do potencjalnej ochrony	Orientacyjna długość ekranu zastępczego [m]	Kilometraż
1	Budki Szczęśliwickie	300	500	5,300 – 5,800
2	Strubowiczów	950	1200	8,000 – 8,900

Pozostała część decyzji pozostaje bez zmian.

Uzasadnienie

W dniu 8 stycznia 2009 r. wpłynął do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wniosek z dnia 8 stycznia 2009 r., znak IROS1-441-01/09 Dyrektora Oddziału PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie o zmianę decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 czerwca 2007 r., znak: WŚR.I.DW/6613/1/15/07 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie ograniczenia lokalizacji ekranów akustycznych do dwóch rejonów: rejon Budki Szczęśliwickie (ekran nr 2) oraz rejon Strubiczów (ekran nr 5). Analiza wniosku wykazała, iż przedsięwzięcie będzie częściowo realizowane na terenach zamkniętych należących do PKP i tym samym potwierdziła –

wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś - właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 3 ust. 1 pkt 54 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

1) wniosek o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
2) raport o oddziaływaniu na środowisko modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem Okęcie. Zadanie I – Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0);
3) aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem Okęcie. Zadanie I: Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0) - uzupełnienia do rozdziału 11: Wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny;
4) ekspertyzę na temat wpływu hałasu kolejowego pochodzącego od ruchu kolejowego w rejonach stacji Warszawa zachodnia – ul. Armatnia oraz projektowanego węzła drogowego Trasy NS „Marynarska";
5) porozumienie nr B/01/027/002/00/5555/08 z dnia 27 października 2008 r. dotyczące współpracy przy realizacji ochrony środowiska przed hałasem terenów otaczających wspólny korytarz transportowy drogowo-kolejowy, zawarte pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Warszawie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych z siedzibą w Warszawie;
6) mapę poglądową lokalizacji ekranów akustycznych;
7) wypis z rejestru gruntów;
8) poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie ono oddziaływać.

W sentencji decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 27 czerwca 2007 r., znak WŚR.I.DW/6613/1/15/07 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia w punkcie III lit. B pkt 1 został określony kilometraż ekranów akustycznych.

Modernizowana linia kolejowa nr 008 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie, dla której Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję środowiskową, zlokalizowana jest w korytarzu transportowym drogowo-kolejowym, wspólnym z odcinkiem trasy N-S od węzła „Lotnisko" do węzła „Marynarska" i odcinkiem trasy NS od węzła „Marynarska" do Al. Jerozolimskich. Uwzględniając specyfikę lokalizacji poszczególnych inwestycji, inwestorzy ww. przedsięwzięć PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Warszawie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie oraz Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych z siedzibą w Warszawie, zawarli w dniu 27 października 2008 r. porozumienie nr B/01/027/002/00/5555/08 dotyczące współpracy przy realizacji ochrony środowiska przed hałasem terenów otaczających wspólny korytarz transportowy drogowo-kolejowy. Na mocy ww. porozumienia:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie (zwana dalej „GDDKiA Oddział w Warszawie") w ramach budowy drogi ekspresowej NS (S79) od węzła „Lotnisko" do węzła „Marynarska", wykona ekran Nr 8 dla rejonu chronionego Wirażowa (decyzja z dnia 30 maja 2008 r., znak WŚR.I.SM.6613/1/121/06 o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia),
- Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych z siedzibą w Warszawie w ramach projektu Trasy N-S na odcinku od węzła „Marynarska" (bez węzła) do Al. Jerozolimskich, wykona ochronę akustyczną po wschodniej stronie korytarza transportowego (po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia), dla następujących rejonów chronionych: rejon Żwirki i Wigury – ekran nr 7, rejon Rakowiec - ekran nr 6, rejon M. Drygały - ekran nr 4, rejon Włodarzewska – ekran nr 3,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Warszawie, w ramach realizacji przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 008 wraz z budową łącznicy Portu

Lotniczego Warszawa Okęcie - Etap I wykona ekrany po zachodniej stronie linii kolejowej dla rejonów chronionych: Budki Szczęśliwickie - ekran nr 2, Strubiczów - ekran nr 5.

Do wniosku o zmianę decyzji, Dyrektor Oddziału PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie dołączył: porozumienie nr B/01/027/002/00/5555/08 z dnia 27 października 2008 r., ekspertyzę na temat wpływu hałasu kolejowego pochodzącego od ruchu kolejowego w rejonach stacji Warszawa zachodnia – ul. Armatnia oraz projektowanego węzła drogowego Trasy NS „Marynarska" oraz aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko modernizacji linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem Okęcie. Zadanie 1 - Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0). Uzupełnienia do rozdziału 11: Wpływ planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny. Z analizy przedłożonego aneksu do raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wynika, że w rejonie Warszawa Zachodnia (ekran nr 1) - obszar z zabudową mieszkaniową przy ul. Armatniej w Warszawie - nie wystąpią realne zagrożenia hałasem pochodzącym od linii kolejowej nr 8. Ponadto nie istnieją techniczne możliwości wybudowania takiego ekranu akustycznego, który charakteryzował by się skutecznością, ponieważ minimalna odległość posadowienia ekranu od torowiska wynosiłaby ponad 50 m, co wyklucza spełnienie przez ten ekran jakichkolwiek funkcji ochronnych.

W toku postępowania administracyjnego organ uzyskał pisemne zobowiązanie z dnia 26 czerwca 2009 r. od Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie, iż w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy N-S na odcinku od węzła Marynarska do węzła z Trasą AK, wartości parametrów ekranów akustycznych nr 3, 4, 6 i 7 zostaną określone z uwzględnieniem skumulowanego oddziaływania zarówno Trasy N-S jak i również linii kolejowej nr 8.

Organ wyjaśnił również kwestię wysokości ekranu akustycznego nr 8. Analiza zawarta w aneksie do raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wskazywała na zbyt niską wysokość ekranu nr 8. Stosownie do wyników analizy ekran powinien zostać podwyższony min. do 4,5 m. Jednakże organ, po dokonaniu samodzielnej analizy a także biorąc pod uwagę pismo GDDKiA Oddział w Warszawie z dnia 8 maja 2009 r. oraz Towarzystwa WIR s.c. Biuro Studiów Ekologicznych z dnia 22 kwietnia 2009 r., uznał, że z uwagi na specyfikę rozprzestrzeniania się hałasu kolejowego, wysokość ekranu nr 8 w zakresie 3-5 m będzie w jednakowy sposób zapewniać ochronę przez ponadnormatywnym hałasem. Natomiast rozpatrując hałas drogowy pochodzący od trasy NS na odcinku od węzła „Lotnisko" do węzła „Marynarska" stwierdził, że określone w ww. aneksie możliwe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w latach 2020-2025 mogą mieścić się w granicach błędu obliczeniowego, a w związku z tym nie wystąpić. Ostateczne rozstrzygnięcie w sprawie podwyższenia ekranu nr 8 nastąpi w wyniku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej nałożonej na GDDKiA Oddział w Warszawie decyzją z dnia 30 maja 2008 r., znak WSR.I.SM.6613/1/121/06 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S2 (POW) od węzła „Lotnisko" do węzła „Puławska" wraz z odcinkiem drogi ekspresowej NS (S79) od węzła „Lotnisko" do węzła „Marynarska" w Warszawie.

Stosownie do art. 87 ustawy ooś do zmiany decyzji stosuje się odpowiednio przepisy działu V ustawy ooś.

W trakcie postępowania administracyjnego uzyskano wymaganą prawem opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 3 lipca 2009 r., znak: ZNS-712/67/2009/IM stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie biorąc pod uwagę powyższą opinię oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś wydał postanowienie z dnia 14 lipca 2009 r., znak RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-017/09, którym odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia - zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o opinię, zawiadomienie o wydanej opinii, zawiadomienie o postanowieniu o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i zakończeniu postępowania). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Wola, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Mokotów, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursynów, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy

Ochota oraz w Biuletynie Informacji Publicznej organu. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Atłowska

Załączniki:
1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia,
2. Aneks do raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Otrzymują:
1. PKP PLK S.A.
   ul. Targowa 74
   03-734 Warszawa,
1. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa,
2. a/a.

Do wiadomości:
1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
   ul. Kochanowskiego 21
   01-864 Warszawa.

Załącznik nr 1 do decyzji wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 sierpnia 2009 r., znak RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-017/09

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

Modernizacja linii kolejowej nr 8 wraz z budową łącznicy z terminalem Okęcie. Zadanie I – Przebudowa układu torowego od stacji Warszawa Zachodnia (km 3,7) do stacji Warszawa Okęcie (km 12,0)

I. INWESTOR

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zgodnie z przyjętym programem etapowej modernizacji (naprawy głównej) linii kolejowej nr 8 (Warszawa – Radom – Kraków), ETAP I Zadanie I obejmuje zakres modernizacji dotyczący odcinka Warszawa Zachodnia (rejon km 3,7) - Warszawa Okęcie (rejon km 12,0) zlokalizowanego w granicach miasta stołecznego Warszawy, na gruntach dzielnic: Wola, Ochota, Mokotów i Ursynów na powierzchni ok. 47 ha.

Celem przedsięwzięcia w zakresie Zadania 1 jest uzyskanie (przy zachowaniu istniejących prędkości pociągów) maksymalnych zdolności techniczno-eksploatacyjnych, niezbędnych dla realizacji zakładanej obsługi transportem kolejowym Międzynarodowego Dworca Lotniczego (MDL) im. F. Chopina w Warszawie oraz wdrożenie systemu SKM w tej linii.

Realizowany zakres przedsięwzięcia mieści się na przeważającym obszarze w istniejącym kolejowym korytarzu transportowym na terenach będących w posiadaniu PKP PLK S.A. zakwalifikowanych do terenów zamkniętych oraz częściowo na terenach otwartych, będących we władaniu Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy.

Na omawianym odcinku linia kolejowa nr 8 przebiega przez obszar zurbanizowany, gdzie pod zabudową występują czarnoziemy i industroziemy o niewykształconym profilu glebowym. Enklawa nadal uprawianych gruntów rolnych znajduje się w sąsiedztwie ul. Witrażowej, na południe od ul. Sasanki. Bezpośrednio pod linią kolejową – w pasie kolejowym, występują wyłącznie grunty przekształcone.

III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędową, zelektryfikowaną o znaczeniu państwowym. Ostatni remont kapitalny (naprawa główna) tej linii był przeprowadzany w latach 1976-79. Obecnie znaczny stopień dekapitalizacji kolejowej infrastruktury technicznej stanowi zagrożenie dla jej dalszej eksploatacji.

Zakres inwestycji obejmuje:

- naprawę główną istniejącej infrastruktury torowej wraz z jednoczesnym uwzględnienie m dodatkowych elementów układu torowego wynikających z potrzeb funkcjonalnych Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK) dotychczas niezrealizowanych, a w szczególności:
  - ✓ odbudowę byłego toru 3R w rejonie stacji Warszawa Zachodnia;
  - ✓ budowę nowego toru 4R jw;
  - ✓ przełożenie fragmentu toru 2R na nową trasę wyznaczoną przez wybudowany do tego celu wiadukt w przeszłości w celu uzyskania bezkolizyjnego układu torowego;
  - ✓ przebudowę przejazdu w ul. Mszczonowskiej w celu uzyskania Kategorii C,
- przebudowę istniejącej i budowę nowej kolejowej infrastruktury technicznej tj.:
  - ✓ budowę nowej konstrukcji toru wraz z odwodnieniem torowiska;
  - ✓ urządzenia SRK na stacjach, szlakach i przejazdach;
  - ✓ urządzenia energetyki i teletechniki;
  - ✓ przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem;
  - ✓ przebudowę istniejących peronów na p.o. Warszawa Rakowiec;
  - ✓ budowę nowych peronów na p.o. Warszawa Al. Jerozolimskie i p.o. Warszawa Żwirki i Wigury wraz z małą architekturą zgodnie z układem funkcjonalnym WWK;
  - ✓ remont istniejących wiaduktów, rozbiórki istniejących obiektów dekapitalizowanych;
  - ✓ budowa odcinka muru oporowego;
  - ✓ przebudowa odcinka drogi w rejonie przejazdu w ul. Mszczonowskiej.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE
REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Atłowska

POZWOLENIE NA WYTWARZANIE, ZBIERANIE I TRANSPORT ODPADÓW NA TERENIE WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2004 – 2014

WOJEWODA MAZOWIECKI

DECYZJA

POZWOLENIE NA WYTWARZANIE, ZBIERANIE I TRANSPORT ODPADÓW NA TERENIE WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

2004 - 2014

WOJEWODA MAZOWIECKI
Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa

WŚR-V-6620/59/2004

Warszawa, dnia 13.05.2004r.

DECYZJA

Na podstawie art. 17 oraz art. 28 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628 z późniejszymi zmianami) w związku z art.188 ustawy - Prawo Ochrony Środowiska (Dz.U. Nr 627) i art. 104 Kodeksu Postępowania Administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960 r. (Dz.U. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 08.01.2004r. wraz z późniejszymi uzupełnieniami z dnia 09.03.2004r., 24.03.2004r. oraz 22.04.2004r. PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie z siedzibą przy ul. Targowej 74 w sprawie wydania pozwolenia na wytwarzanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne z uwzględnieniem transportu

UDZIELAM POZWOLENIA

SPÓŁCE PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE Zakład Linii Kolejowych w Warszawie, ul. Targowa 74 na wytwarzanie odpadów, z uwzględnieniem transportu, powstających w związku z eksploatacją linii kolejowych o znaczeniu państwowym, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 lutego 2000r. w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe (Dz.U. Nr 13 poz.156 ze zm.) położonych na terenie województwa mazowieckiego i ograniczonych działalnością:

- Sekcji Eksploatacji Warszawa Wschodnia, ul. Chodakowska 100, 03-816 Warszawa,
- Sekcji Eksploatacji Warszawa Zachodnia, ul. Tunelowa 2, 01-221 Warszawa,
- Sekcji Eksploatacji Warszawa Gdańska, ul. Tunelowa 2, 01-221 Warszawa,
- Sekcji Eksploatacji Warszawa Odolany, ul. Parowcowa 20, 02-440 Warszawa,
- Sekcji Eksploatacji Nasielsk, ul. Srebrna 1, 05-191 Nasielsk,
- Sekcji Eksploatacji Kutno, ul. Siemiradzkiego 11, 99-300 Kutno

na następujących warunkach:

I Rodzaj instalacji

1. Linie kolejowe, w skład których wchodzi droga szynowa wraz z podtorzem;
2. Budowle takie jak mosty, wiadukty, perony, rampy;
3. Stacjonarne urządzenia techniczne i zespoły stacjonarnych urządzeń technicznych powiązanych technologicznie zlokalizowane na terenie nastawni, posterunków technicznych, strażnic przejazdowych oraz schronisk wchodzących w skład:
   - Sekcji Eksploatacji Warszawa Wschodnia, ul. Chodakowska 100, 03-816 Warszawa;

- Sekcji Eksploatacji Warszawa Zachodnia, ul. Tunelowa 2, 01-221 Warszawa;
- Sekcji Eksploatacji Warszawa Gdańska, ul. Tunelowa 2, 01-221 Warszawa;
- Sekcji Eksploatacji Warszawa Odolany, ul. Parowcowa 20, 02-440 Warsza wa;
- Sekcji Eksploatacji Nasielsk, ul. Srebrna 1, 05-191 Nasielsk;
- Sekcji Eksploatacji Kutno, ul. Siemiradzkiego 11, 99-300 Kutno.

II Źródła powstawania albo miejsce wprowadzania do środowiska substancji lub energii

Źródłem powstawania odpadów są urządzenia wymienione w punkcie I.

III. Zakres i sposób monitorowania procesów technologicznych w tym pomiaru i ewidencjonowania wielkości emisji

Spółka Akcyjna PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE Zakład Linii Kolejowych w Warszawie z siedzibą ul. Targowa 74 w Warszawie są zobowiązane do prowadzenia ewidencji odpadów zgodnie z wytycznymi określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 grudnia 2001r. w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz.U. 152, poz. 1736).

IV. Wymagane działania, w tym środki techniczne mające na celu zapobieganie lub ograniczenie emisji

Wytwórca odpadów zgodnie z ustawą o odpadach zobowiązany jest do działań mających na celu zapobieganie i minimalizację ilości wytwarzanych odpadów jak również do odzysku odpadów.

V. Ilość odpadów poszczególnych rodzajów dopuszczonych do wytwarzania w ciągu roku z uwzględnieniem sposobu gospodarowania (w tym magazynowania)

Linia 007 i 002.

1. Sekcja Eksploatacji Warszawa Wschodnia, ul. Chodakowska 100, 03-816 Warszawa

L.p.	Rodzaj odpadów	Kod	Ilość (Mg/rok)	Sposób magazynowania	Sposób postępowania
	Odpady niebezpieczne				
1.	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 01 10	0,200	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatu	Przekazanie do odzysku
2.	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 02 05	0,050	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatu	Przekazanie do odzysku
3.	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 08	0,500	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatu	Odzysk we własnym zakresie
4.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,200	Wstępnie gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu naprawczego przy ul. Brzeskiej 2a	Przekazanie do utylizacji
5.	Filtry olejowe	16 01 07	0,050	Wstępnie gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu przy ul. Brzeskiej 2a	Przekazanie do utylizacji
6.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13	0,300	W firmowych opakowaniach w oznakowanym pojemniku umieszczonym na terenie magazynu zakładowego	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
7.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	0,003	Wstępnie gromadzone w wyznaczonym miejscu na terenie warsztatu przy ul. Brzeskiej 2a	Przekazanie do unieszkodliwienia
8.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02	0,080	Wstępnie gromadzone w wyznaczonym i oznakowanym miejscu na terenie warsztatu	Przekazanie do unieszkodliwienia
9.	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	17 02 04	3	W wyznaczonym miejscu na terenie wydzielonego placu na stacji Warszawa Wschodnia Towarowa przy torze nr 15	Przekazanie do unieszkodliwienia
	Odpady inne niż niebezpieczne				
10.	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,010	W wyznaczonym i oznakowanym miejscu na terenie	Przekazanie do odzysku

2. Sekcja Eksploatacji Warszawa Zachodnia, ul. Tunelowa 2, 01-221 Warszawa

L.p.	Rodzaj odpadów	Kod	Ilość (Mg/rok)	Sposób magazynowania	Sposób postępowania
	Odpady niebezpieczne				
1.	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 01 10	0,030	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie górki na terenie warsztatu	Przekazanie do odzysku
2.	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 02 05	0,200	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatu przy ul. Bema 56	Odzysk we własnym zakresie
3.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,120	Wstępnie gromadzone są w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu naprawczego	Przekazanie do odzysku
4.	Filtry olejowe	16 01 07	0,010	Wstępnie gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu	Przekazanie do unieszkodliwienia
5.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13	0,200	W firmowych kartonowych opakowaniach w oznakowanym pojemniku umieszczonym na terenie magazynu zakładowego	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
6.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	1	Wstępnie magazynowane w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu przy ul. Bema 56	Przekazanie do unieszkodliwienia
7.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02	0,100	Wstępnie magazynowane w oznakowanym pojemniku	Przekazanie do unieszkodliwienia
				pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu	
8.	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	17 02 04	20	W wyznaczonych miejscach na terenie placów na stacjach Grodzisk Mazowiecki i Warszawa Zachodnia	Przekazanie do unieszkodliwienia
	Odpady inne niż niebezpieczne				
9.	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,010	W wyznaczonym i oznakowanym miejscu na terenie magazynu zakładowego	Przekazanie do odzysku
10.	Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów	10 01 01	18,5	W wydzielonym miejscu w pobliżu obiektów grzewczych	Odzysk we własnym zakresie
11.	Zużyte opony	16 01 03	0,050	W wyznaczonym miejscu na terenie warsztatu naprawczego przy ul. Bema 56	Przekazanie do odzysku
12.	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	4	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane do odzysku/unieszkodliwienia
13.	Odpadowa papa	17 03 80	0,050	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
14.	Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	5	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
15.	Aluminium	17 04 02	0,050	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
16.	Żelazo i stal	17 04 05	650	W wydzielonym placu przy stacjach Warszawa Zachodnia i Grodzisk Mazowiecki	Przekazanie do odzysku

Odpady wstępnie magazynowane na terenie obiektów Sekcji Eksploatacji Warszawa Zachodnia po nagromadzeniu większej ilości transportowane są do magazynu zakładowego przy ul Noteckiej 6a w Warszawie, gdzie są selektywnie magazynowane w oznakowanych pojemnikach. Docelowym przeznaczeniem odpadów jest przekazanie ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

3. Sekcja Eksploatacji Warszawa Gdańska, ul. Tunelowa 2, 01-221 Warszawa

L.p.	Rodzaj odpadów	Kod	Ilość (Mg/rok)	Sposób magazynowania	Sposób postępowania
	Odpady niebezpieczne				
1.	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 01 10	0,060	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie górki na terenie warsztatu	Przekazanie do odzysku
2.	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 02 05	0,300	W oznakowanych beczkach rozmieszczonych na terenie warsztatów przy ul. Bema 56 i przy ul. Radzymińskiej 94	Odzysk we własnym zakresie
3.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,100	Wstępnie gromadzone w oznakowanych pojemnikach usytuowanych na terenie warsztatów	Przekazanie do unieszkodliwienia
4.	Filtry olejowe	16 01 07	0,010	Wstępnie gromadzone w oznakowanych pojemnikach usytuowanych na terenie warsztatów przy ul. Bema 56 i ul. Radzymińskiej 94	Przekazanie do unieszkodliwienia
5.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13	0,050	W oryginalnych kartonowych opakowaniach	Przekazanie do odzysk/unieszko-dliwienia
6.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	0,100	Wstępnie magazynowane w oznakowanych	Przekazanie do unieszkodliwienia
				pojemnikach usytuowanych na terenie warsztatów przy ul. Bema 56 i ul. Radzymińskiej 94	
7.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02	2	Wstępnie magazynowane w oznakowanych pojemnikach usytuowanych na terenie warsztatów	Przekazanie do unieszkodliwienia
8.	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	17 02 04	10	W wyznaczonym miejscu na terenie placów przy warsztacie przy ul. Radzymińskiej 94 i przy nastawni WGA Warszawa Gdańska	Przekazanie do unieszkodliwienia
	Odpady inne niż niebezpieczne				
9.	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,010	W oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie magazynu zakładowego	Przekazanie do odzysku
10.	Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów	10 01 01	15,8	W wyznaczonym miejscu w pobliżu obiektów grzewczych	Odzysk we własnym zakresie
11.	Zużyte opony	16 01 03	0,100	W wyznaczonych miejscach na terenie warsztatów przy ul. Bema 56 i ul. Radzymińskiej 94	Przekazanie do odzysku
12.	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	5	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane do odzysku/unieszko-dliwienia
13.	Odpadowa papa	17 03 80	0,100	W wydzielonym miejscu w poblizu miejsc wykonywania remontów	Przekazanie do odzysku/unieszko-dliwienia
14.	Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	4	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
15.	Aluminium	17 04 02	0,100	W wydzielonym miejscu w którym	Przekazanie do odzysku

				prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	
16.	Żelazo i stal	17 04 05	200	W wydzielonym miejscu w pobliżu którego został dokonany demontaż szyn	Przekazanie do odzysku

Odpady wstępnie magazynowane na terenie obiektów Sekcji Eksploatacji Warszawa Gdańska po nagromadzeniu większej ilości transportowane są do magazynu zakładowego przy ul. Noteckiej 6a w Warszawie, gdzie są selektywnie gromadzone w oznakowanych pojemnikach. Docelowym przeznaczeniem odpadów jest przekazanie ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

4. Sekcja Eksploatacji Warszawa Odolany, ul. Parowcowa 20, 02-440 Warszawa

L.p.	Rodzaj odpadów	Kod	Ilość (Mg/rok)	Sposób magazynowania	Sposób postępowania
	Odpady niebezpieczne				
1.	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 01 10	5	W odstojnikach zlokalizowanych na terenie górki rozrządowej przy nastawni WOA, km 0,116 nr linii 20	Przekazanie do odzysku
2.	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 02 05	0,100	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatów	Odzysk we własnym zakresie
3.	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 08	0,050	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatu przy ul. Parowcowej 20	Odzysk we własnym zakresie
4.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,100	Wstępnie gromadzone w oznakowanych pojemnikach usytuowanych na terenie warsztatu naprawczego	Przekazanie do unieszkodliwienia
5.	Filtry olejowe	16 01 07	0,010	Wstępnie	Przekazanie do

				gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu przy ul. Parowcowej 20	unieszkodliwienia
6.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13	0, 050	Wstępnie magazynowany w oryginalnych kartonowych opakowaniach	Przekazanie do odzysku/unieszko-dliwienia
7.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	0,150	Wstępnie gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu przy ul. Parowcowej 20	Przekazanie do unieszkodliwienia
8.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02	0,050	Wstępnie gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatu	Przekazanie do unieszkodliwienia
9.	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	17 02 04	2	W wydzielonym placu przy stacji Warszawa Odolany	Przekazanie do unieszkodliwienia
	Odpady inne niż niebezpieczne				
10.	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,010	W oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie magazynu zakładowego	Przekazanie do odzysku
11.	Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów	10 01 01	24,11	W wydzielonym miejscu w pobliżu obiektów grzewczych	Odzysk we własnym zakresie
12.	Zużyte opony	16 01 03	0,250	W wydzielonym miejscu na terenie warsztatu naprawczego przy ul. Parowcowej 20	Przekazanie do odzysku
13.	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	0,500	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania	Wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane do odzysku/unieszkodliwienia

				remontów	
14.	Odpadowa papa	17 03 80	0,100	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
15.	Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	0,400	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
16.	Aluminium	17 04 02	0,050	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
17.	Żelazo i stal	17 04 05	70	W wydzielonym miejscu w którym został dokonany demontaż szyn	Przekazanie do odzysku

Odpady wstępnie magazynowane na terenie obiektów Sekcji Eksploatacji Warszawa Odolany po nagromadzeniu większej ilości transportowane są do magazynu zakładowego przy ul Noteckiej 6a w Warszawie, gdzie są selektywnie magazynowane w oznakowanych pojemnikach. Docelowym przeznaczeniem odpadów jest przekazanie ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

5. Sekcja Eksploatacji Nasielsk, ul. Srebrna 1, 05-191 Nasielsk

L.p.	Rodzaj odpadów	Kod	Ilość (Mg/rok)	Sposób magazynowania	Sposób postępowania
Odpady niebezpieczne					
1.	Mineralne oleje hydrauliczne niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 01 10	5	W odstojnikach zlokalizowanych na terenie górki rozrządowej na stacji Warszawa Praga	Przekazanie do odzysku
2.	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	13 02 05	0,120	W oznakowanych beczkach usytuowanych na terenie warsztatu przy ul. Srebrnej 1 w Nasielsku oraz warsztatu przy ul. Marywilskiej 27 w Warszawie	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
3.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,120	Wstępnie gromadzone w oznakowanych pojemnikach usytuowanych na terenie warsztatów naprawczych	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
4.	Filtry olejowe	16 01 07	0,004	Wstępnie gromadzone w oznakowanych pojemnikach rozmieszczonych na terenie warsztatu przy ul. Marywilskiej 27 w Warszawie oraz w warsztacie w Nasielsku ul. Srebrna 1	Przekazanie do unieszkodliwienia
5.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13	0,050	W oryginalnych kartonowych opakowaniach przewożone są do magazynu zakładowego	Przekazanie do odzysku/unieszkodliwienia
6.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	0,100	Wstępnie gromadzone w wyznaczonym miejscu na terenie magazynów przy ul. Marywilskiej 27 w Warszawie i w Nasielsku przy ul. Srebrnej 1	Przekazanie do unieszkodliwienia
7.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02	0,350	Wstępnie gromadzony w wyznaczonych miejscach na terenie warsztatów naprawczych	Przekazanie do unieszkodliwienia
Odpady inne niż niebezpieczne					
8.	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18	0,010	Wstępnie gromadzony w oznakowanym pojemniku usytuowanym w magazynie zakładowym	Przekazanie do odzysku
9.	Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów	10 01 01	19,4	W wyznaczonym miejscu w pobliżu obiektów grzewczych	Odzysk we własnym zakresie

	nimi zanieczyszczone			zamiejscowego magazynu w Łowiczu przy ul. Kolejowej 1	
2.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02	0,060	Wstępnie gromadzone w oznakowanym pojemniku usytuowanym na terenie warsztatów naprawczych	Przekazanie do odzysku/unieszko-dliwienia
3. 4.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13	0,050	W oryginalnych opakowaniach przewożone są do magazynu zakładowego gdzie zbierane są w oznakowanym pojemniku	Przekazywane do odzysku/unieszko-dliwienia
5.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01	0,050	Wstępnie gromadzone w wyznaczonym miejscu na terenie nastawni dysponującej PT w Płocku Trzepowo, km. 56,7 nr linii 33	Przekazanie do unieszkodliwienia
6.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02	0,050	Wstępnie gromadzone w wyznaczonym miejscu na terenie warsztatu naprawczego w Kutnie ul. Przemysłowa 12	Przekazanie do unieszkodliwienia
	Odpady inne niż niebezpieczne				
7.	Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów	10 01 01	7,2	W wydzielonym miejscu w pobliżu obiektów grzewczych	Odzysk we własnym zakresie
8.	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	0,500	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane do odzysku/unieszko-dliwienia
9.	Odpadowa papa	17 03 80	0,050	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Przekazanie do odzysku/unieszko-dliwienia
10.	Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	1,400	W wydzielonym miejscu w którym	Przekazanie do odzysku
				magazynu zakładowego	
11.	Żużle, popioły paleniskowe i pyły z kotłów	10 01 01	7,200	W wyznaczonym miejscu obok obiektów grzewczych	Odzysk we własnym zakresie
12.	Zużyte opony	16 01 03	0,060	W wyznaczonym miejscu na terenie warsztatu naprawczego przy ul. Brzeskiej 2a	Przekazanie do odzysku
13.	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	13	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Wykorzystywane we własnym zakresie lub przekazywane do odzysku/unieszko-dliwienia
14.	Odpadowa papa	17 03 80	0,050	W wydzielonym miejscu w pobliżu miejsc wykonywania remontów	Przekazanie do odzysku/unieszko-dliwienia
15.	Miedź, brąz, mosiądz	17 04 01	6	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
16.	Aluminium	17 04 02	0,050	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
17.	Żelazo i stal	17 04 05	350	W wydzielonym placu przy torze nr 15 Warszawa Wschodnia Towarowa	Przekazanie do odzysku

Odpady wstępnie magazynowane na terenie obiektów Sekcji Eksploatacji Warszawa Wschodnia po nagromadzeniu większej ilości transportowane są do magazynu zakladowego przy ul Noteckiej 6a w Warszawie, gdzie są selektywnie magazynowane w oznakowanych pojemnikach. Docelowym przeznaczeniem odpadów jest przekazanie ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

				prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	
11.	Aluminium	17 04 02	0,050	W wydzielonym miejscu w którym prowadzona była wymiana sieci trakcyjnej lub urządzeń automatyki	Przekazanie do odzysku
12.	Żelazo i stal	17 04 05	130	W wydzielonym miejscu przy bazie ISE przy ul. Przemysłowej 12 w Kutnie	Przekazanie do odzysku

Odpady wstępnie magazynowane na terenie obiektów Sekcji Eksploatacji Kutno po nagromadzeniu większej ilości transportowane są do magazynu zakładowego przy ul Noteckiej 6a w Warszawie, gdzie są selektywnie magazynowane w oznakowanych pojemnikach. Docelowym przeznaczeniem odpadów jest przekazanie ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

5.1. Sposoby gospodarowania poszczególnymi odpadami winny być realizowane z zachowaniem następujących zasad:

a) Sposób gospodarowania odpadami winien być realizowany w sposób określony w rozdziale 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach "Zasady gospodarowania odpadami".
b) Nadto sposób gospodarowania odpadami uwzględnionymi w rozdziale 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach: "Szczegółowe zasady gospodarowania niektórymi rodzajami odpadów", winien być realizowany zgodnie z zapisami uwzględnionymi ww. rozdziale.
c) Zobowiązuje się PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie do prowadzenia ewidencji wytwarzanych odpadów oraz kart przekazania odpadów, które powinny być gromadzone i przedkładane na każdorazowe żądanie jednostek kontrolujących.

5.2. Magazynowanie odpadów winno się odbywać z zachowaniem następujących zasad:

a) Miejsca magazynowania odpadów winny być oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i zwierząt.
b) Odpady przeznaczone do odzysku lub unieszkodliwienia w sposób inny niż składowanie mogą być magazynowane przez okres nie dłuższy niż 3 lata.
c) Odpady przeznaczone do składowania mogą być magazynowane przez okres nie dłuższy niż 1 rok.

14

VI. Wyszczególowienie odpadów poszczególnych rodzajów dopuszczonych do transportu w ciągu roku

6.1.Rodzaje odpadów dopuszczonych do transportu w ciągu roku.

Transport odpadów polega na przewożeniu ich z magazynów zlokalizowanych na terenie poszczególnych Sekcji Eksploatacji do magazynu zakładowego położonego przy ul. Noteckiej 6a w Warszawie

L.p.	Rodzaj odpadu	Kod odpadu
1.	Odpadowy toner drukarski inny niż wymieniony w 08 03 17	08 03 18
2.	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi	15 02 02
3.	Filtry olejowe	16 01 07
4.	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż w 16 02 09 do 16 02 12	16 02 13
5.	Baterie i akumulatory ołowiowe	16 06 01
6.	Baterie i akumulatory niklowo-kadmowe	16 06 02

6.2. Obszar prowadzenia działalności
Obszarem prowadzenia działalności w zakresie transportu odpadów jest obszar całego województwa mazowieckiego.

6.3. Miejsce i sposób magazynowania odpadów
Odpady magazynowane selektywnie na terenie magazynu zakładowego przy ul.Noteckiej 6a.

6.4. Sposób i środki transportu
Transport odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne odbywa się w oparciu o własne środki transportu.

6.5. Transport odpadów niebezpiecznych winien odbywać się zgodnie z:
- Ustawą z dnia 28 października 2002r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 199, po. 1671)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2002r. w sprawie zakresu i sposobu stosowania przepisów o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych do transportu odpadów niebezpiecznych (Dz..U. 236, poz. 1986).

VII. Decyzję niniejszą wydaje się na czas określony tj.: do dnia 13.05.2014r.

U Z A S A D N I E N I E

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie z siedzibą przy ul. Targowej 74 wnioskiem z dnia 08.01.2004r. z późniejszymi uzupełnieniami z dnia 09.02.2004r. i 24.03.2004r. zwróciły się do Wojewody Mazowieckiego o wydanie pozwolenia na wytwarzanie odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne z uwzględnieniem transportu.

15

Podstawowym zadaniem Zakładu Linii Kolejowych jest zapewnienie warunków utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym sprawność techniczno-eksploatacyjną, punktualność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, usuwanie skutków wypadków, ochronę przeciwpożarową, administrowanie i eksploatację infrastruktury kolejowej w celu udostępnienia jej przewoźnikom kolejowym.

Przedłożony przez stronę wniosek wraz z uzupełnieniami sporządzony został w oparciu o art. 184 ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627) oraz art. 17 i 28 ustawy o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628).

Biorąc powyższe pod uwagę należało orzec jak w sentencji.

Pozwolenie zostało wydane na okres 10 lat.

Wszelkie zmiany w sposobie prowadzenia działalności w zakresie wytwarzania odpadów w stosunku do stanu przedstawionego we wniosku wymagają aktualizacji decyzji.

W przypadku naruszenia przez prowadzącego działalność w zakresie wytwarzania odpadów, przepisów ustawy o odpadach lub nieprzestrzegania warunków określonych w pozwoleniu, podjęte zostaną wobec strony czynności określone w art. 30 ww. ustawy.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania za moim pośrednictwem do Ministra Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO
Edyta Tuźnik-Kosno
p.o. Zastępcy Dyrektora
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:
1. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie
Ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
2. WŚR a/a

Do wiadomości:
1. Zarząd Województwa Mazowieckiego
Ul. Brechta 3, 03-472 Warszawa
2.Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy
Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa

WOJEWODA MAZOWIECKI * 15 *

PISMA Z WIOŚ NA TEMAT AKTUALNEGO STANU JAKOŚCI POWIETRZA

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska

00-716 WARSZAWA
ul. Bartycka 110A
tel.: 22 651 07 07; 22 651 06 60
fax: 22 651 06 76
e-mail: warszawa@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

Warszawa 21.06.2010 r.

MO.iw.4401/116/10

01.07.10
WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02 - 516 WARSZAWA

Odpowiadając na wniosek z dnia 7.06.2010 r. informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości uśrednione dla roku) dla rejonu Warszawskiego Węzła Kolejowego dla Warszawy:

na terenie dzielnic **Praga Północ, Praga Południe, Targówek, Rembertów Wawer, Wesoła** wynosi:

- dwutlenek azotu - 25 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 10 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 600 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 35 $\mu g/m^3$,
- benzen - 2,8 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$,

na terenie dzielnic **Białołęka** wynosi:

- dwutlenek azotu - 20 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 8 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 500 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 33 $\mu g/m^3$,
- benzen - 2,2 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$,

na terenie dzielnic **Żoliborz, Wola, Śródmieście, Ochota, Mokotów** wynosi:

- dwutlenek azotu - 30 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 8 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 600 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 38 $\mu g/m^3$,
- benzen - 2,8 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$,

na terenie dzielnic **Włochy, Ursus, Bemowo** wynosi:

- dwutlenek azotu - 25 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 8 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 500 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 35 $\mu g/m^3$,
- benzen - 2,2 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$.

Aktualny stan jakości powietrza określono biorąc pod uwagę różne metody: pomiary, modelowanie, szacowanie oraz porównanie. Wartości określono dla substancji wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 47, poz. 281).

Z upoważnienia
Mazowieckiego Wojewódzkiego
Inspektora Ochrony Środowiska
NACZELNIK WYDZIAŁU
MONITORINGU ŚRODOWISKA
Ewa Pacholska

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska

00-716 WARSZAWA
ul. Bartycka 110A
tel.: 22 651 07 07; 22 651 06 60
fax: 22 651 06 76
e-mail: warszawa@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

Warszawa 21.06.2010 r.

MO.iw.4401/117/10

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02 - 516 WARSZAWA

Odpowiadając na wniosek z dnia 7.06.2010 r. informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości uśrednione dla roku) dla rejonu Warszawskiego Węzła Kolejowego dla powiatów:

pruszkowskiego wynosi:

- dwutlenek azotu - 20 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 9 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 450 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 32 $\mu g/m^3$,
- benzen - 1,8 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$,

warszawskiego zachodniego wynosi:

- dwutlenek azotu - 16 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 9 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 400 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 29 $\mu g/m^3$,
- benzen - 1,8 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$,

piaseczyńskiego wynosi:

- dwutlenek azotu - 20 $\mu g/m^3$,
- dwutlenek siarki - 8 $\mu g/m^3$,
- tlenek węgla - 450 $\mu g/m^3$,
- pył zawieszony PM10 - 34 $\mu g/m^3$,
- benzen - 1,7 $\mu g/m^3$,
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$.

Aktualny stan jakości powietrza określono dla substancji wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 47, poz. 281).

Z upoważnienia
Mazowieckiego Wojewódzkiego
Inspektora Ochrony Środowiska
NACZELNIK WYDZIAŁU
MONITORINGU ŚRODOWISKA
Ewa Pacholska

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska

00-716 WARSZAWA
ul. Bartycka 110A
tel.: 22 651-07-07; 22 651-06-60
fax: 22 651-06-76
e-mail: warszawa@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

adres do korespondencji:

DELEGATURA WIOŚ W CIECHANOWIE
06-400 CIECHANÓW, ul. Strażacka 6
tel.: 23 672-59-55; 22 672-38-62
fax: 23 672-52-61
e-mail: ciechanow@wios.warszawa.pl

CI-MO.ef.4401/48/10

Ciechanów, 21.06.2010 r.

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Odpowiadając na wniosek z dnia 08.06.2010 r. informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości średnioroczne) dla powiatów:

legionowskiego wynosi:
- pył zawieszony PM10 – 19 µg/m^3
- dwutlenek siarki – 6 µg/m^3
- dwutlenek azotu – 13 µg/m^3
- tlenek węgla – 400 µg/m^3
- benzen – 2,5 µg/m^3
- ołów – 0,05 µg/m^3

nowodworskiego wynosi:
- pył zawieszony PM10 – 18 µg/m^3
- dwutlenek siarki – 4,5 µg/m^3
- dwutlenek azotu – 10 µg/m^3
- tlenek węgla – 400 µg/m^3
- benzen – 2 µg/m^3
- ołów – 0,05 µg/m^3

pułtuskiego wynosi:
- pył zawieszony PM10 – 17 µg/m^3
- dwutlenek siarki – 2 µg/m^3
- dwutlenek azotu – 6 µg/m^3
- tlenek węgla – 400 µg/m^3
- benzen – 1,6 µg/m^3
- ołów – 0,05 µg/m^3

Aktualny stan jakości powietrza określono dla substancji wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281).

Z up. Mazowieckiego Wojewódzkiego
Inspektora Ochrony Środowiska
Andrzej Gwiazdal Czaplicki
KIEROWNIK Delegatury w Ciechanowie

Otrzymują:
1. Adresat
2. aa

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska

00-716 WARSZAWA
ul. Bartycka 110A
tel.: 22 651-07-07; 22 651-06-60
fax: 22 651-06-76
e-mail: warszawa@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

adres do korespondencji:

DELEGATURA WIOŚ W MIŃSKU MAZOWIECKIM
05-300 MIŃSK MAZOWIECKI, ul. Kościuszki 25A
tel./ fax: 25 758-46-85; 25 758-30-40
e-mail: minsk@wios.warszawa.pl

MM-MO.mj.4401/72/10

Mińsk Mazowiecki dnia 16.06.2010

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02 – 516 Warszawa

W odpowiedzi na pismo, które wpłynęło do Delegatury w Mińsku Mazowieckim dnia 08.06.2010 r. informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości uśrednione dla roku) dla powiatów: mińskiego, otwockiego i wołomińskiego wynosi:

powiat miński		**powiat otwocki**	
dwutlenek azotu	- 28 µg/m^3	dwutlenek azotu	- 15 µg/m^3
dwutlenek siarki	- 9 µg/m^3	dwutlenek siarki	- 7 µg/m^3
pył zawieszony PM10	- 20 µg/m^3	pył zawieszony PM10	- 30 µg/m^3
benzen	- 2,0 µg/m^3	benzen	- 1,9 µg/m^3
tlenek węgla	- 400 µg/m^3	tlenek węgla	- 400 µg/m^3
ołów	- 0,05 µg/m^3	ołów	- 0,05 µg/m^3

powiat wołomiński

dwutlenek azotu	- 18 µg/m^3
dwutlenek siarki	- 10 µg/m^3
pył zawieszony PM10	- 34 µg/m^3
benzen	- 2,5 µg/m^3
tlenek węgla	- 450 µg/m^3
ołów	- 0,05 µg/m^3

Aktualny stan jakości powietrza określany jest dla substancji wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. Nr 47, poz. 281).

Otrzymują:
1. adresat
2. aa

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
INSPEKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA
Aleksandra Dzikulska
Kierownik Delegatury w Mińsku Mazowieckim

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie
Delegatura w Płocku

09- 402 PŁOCK
ul. Kolegialna 15
tel.: 24 264 51 99

tel./fax: 24 262 94 01
e-mail: plock@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

PL-MO.gp.4401-46/ 10

Płock 16.06.2010 r.

Scott Wilson SP. z o.o.
02-516 Warszawa
ul. Rejtana 17

W odpowiedzi na pismo informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości średnioroczne) w rejonie powiatu grodziskiego wynosi:

- dwutlenek azotu - 20,0 $\mu g/m^3$
- dwutlenek siarki - 10,0 $\mu g/m^3$
- pył zawieszony - 35,0 $\mu g/m^3$
- tlenek węgla - 600,0 $\mu g/m^3$
- benzen - 1,8 $\mu g/m^3$
- ołów - 0,05 $\mu g/m^3$

Aktualny stan jakości powietrza określono dla substancji wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 roku w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281).

Z up. Mazowieckiego Wojewódzkiego
INSPEKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA
Andrzej Musa
Kierownik Delegatury w Płocku

Otrzymują:
1x Adresat
1 x a/a - GP

PISMA OD WOJEWÓDZKIEGO KONSERWATORA ZABYTKÓW

WOJEWÓDZKI
URZĄD OCHRONY ZABYTKÓW
W WARSZAWIE
00-013 WARSZAWA, UL. JASNA 10

197

WD.0691-1/17/10

17.3.10
WPŁYNĘŁO

Warszawa, dnia 15.03.2010 r.

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

oryginał
22.03.2010

dot. wykazu obiektów zabytkowych zlokalizowanych na obszarze modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 17.02.2010 r., znak: C21-WA-TA/PL1500/437/2010, Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Warszawie przesyła w załączeniu wykaz obiektów zabytkowych zlokalizowanych wzdłuż przebiegu planowanej inwestycji. Jednocześnie MWKZ zastrzega, iż wykaz stanowisk archeologicznych usytuowanych na rzeczonym terenie zostanie przekazany osobnym pismem.

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Kierownik Wydziału Rejestru Zabytków i Dokumentacji Zabytków

Załączniki:

1. Wykaz obiektów zabytkowych zlokalizowanych na obszarze modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego (płyta CD)

Otrzymują:
1. Adresat
2. WUOZ a/a (KZ)

NFO 828 58 05 w.27 (KZ) FAX 826 37 08

WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTKÓW
W WARSZAWIE
00-013 WARSZAWA, UL. JASNA 10

11.03.10
WPŁYNĘŁO

WD. 0713 -1 /6/10

Warszawa, dnia 09.03.2010 r.

POSTANOWIENIE NR 89/10

Na podstawie przepisów art. 89 pkt. 2, art. 91 ust. 4 pkt. 4 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 Nr 162, poz. 1568 - z póź. zm.), w trybie art. 65 § 1 KPA (tekst jednolity: Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 – z póź. zm.), w związku z Porozumieniem z dnia 1 czerwca 2005 roku w sprawie powierzenia miastu stołecznemu Warszawie prowadzenia niektórych spraw z zakresu właściwości Wojewody Mazowieckiego, realizowanych przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, zawartym pomiędzy Wojewodą Mazowieckim, a Prezydentem m. st. Warszawy (Dz. U. Woj. Maz. z 2005 r. Nr 138, poz. 4314 – porozumienie rozszerzone trzema aneksami: z dnia 01.06.2006, 31.12.2007).

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Warszawie

postanawia

przekazać zgodnie z kompetencjami Stołecznemu Konserwatorowi Zabytków sprawę sporządzenia wykazu stanowisk archeologicznych na warszawskim odcinku planowanej modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego z wniosku Spółki Scott Wilson, z siedzibą w Warszawie przy ul. Rejtana 17, złożonego w dniu: 17.02.2010 r.

Uzasadnienie

Zgodnie z zawartym Porozumieniem wydawanie uzgodnień, opinii, zezwoleń dla inwestycji w obiektach znajdujących się pod opieką konserwatorską, położonych na terenie Warszawy, należy do zakresu działania m st. Warszawy i realizowane jest przez Prezydenta m. st. Warszawy, z upoważnienia którego działa Stołeczny Konserwator Zabytków. Zgodnie z art. 65 § 1 KPA jeżeli organ administracji publicznej, do którego podanie wniesiono jest niewłaściwy w sprawie, niezwłocznie przekazuje je do organu właściwego.
W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie stronom przysługuje zażalenie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego za pośrednictwem MWKZ w terminie 7 dni od doręczenia.

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Sylwia Teofiluk
Kierownik Wydziału Rejestru Zabytków i Dokumentacji Zabytków

Otrzymują:

1. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy - Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków, ul. Foksal 11, 00-372 Warszawa
2. Scott Wilson Sp. z o. o., ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa
3. WUOZ a/a (KZ)

INFO 828 58 05 w 27 FAX 826 37 08

1

221

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków
ul. Foksal 11, 00-372 Warszawa, tel. (022) 443 36 40, 443 36 41, faks (022) 443 36 42
zabytki@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

KZ-A-BPI-40423-39-1/10 Warszawa, 22 kwi. 2010

11.04.1000
WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-517 Warszawa

dot.: lokalizacji stanowisk archeologicznych i stref archeologicznej ochrony konserwatorskiej na terenie m. st. Warszawy w związku z modernizacją i rozbudową Warszawskiego Węzła Kolejowego

Stołeczny Konserwator Zabytków – w odpowiedzi na pismo z dnia 15.02.2010 r. znak C21-WA-TA/PL1500/437/2010 (data wpływu: 12.03.2010 r.) w sprawie wykazu stanowisk archeologicznych i stref archeologicznej ochrony konserwatorskiej - w związku opracowaniem „ Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego wraz z Raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko" przekazuje na załącznikach mapowych oznaczone:

- stanowisko archeologiczne Nr AZP 56-67/27 - kolor czerwony
- stanowiska i obszary wpisane do rejestru zabytków: kolor niebieski
  Nr 855 - ul. Srebrnogórska
  Nr 854 - ul. Annopol k/ul. Marywilskiej
  Nr 856 - ul. Ks. Anny
  Nr 867 - Wybrzeże Kościuszkowskie (od ul. 3-go Maja do ul. Karowej)
  Nr 865 - Teren między ul.Prusa, Czerniakowska, Smolną, 3-go Maja, Wioślarską, Solec
  Nr 842 - Gorzkiewki , ul Wirażowa
- strefa archeologicznej ochrony konserwatorskiej Reduty Ordona - kolor zielony

Zakres dopuszczalnych zmian dotychczasowego użytkowania - wymaga każdorazowego uzgodnienia z właściwym konserwatorem zabytków.

Z-ca DYREKTORA BIURA
Stołecznego Konserwatora Zabytków
Artur Zbiegień

a/a tut. Biuro

214

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
Delegatura w Radomiu
26-600 Radom, ul. Żeromskiego 53
tel./fax 48/363-85-14; 48/363-92-14
www.mwkz.pl; mail: radom@mwkz.pl

Radom
09 IV 2010 r.

R.0717-635/9/10/LG

20.04.1000
WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o. o.
ul. Rejtana17
02-516 Warszawa

W odpowiedzi na pismo znak: C21-WA-TA/PL1500/437/2010 (data wpływu) 09.03.2010 r. uprzejmie informuję, że na terenie wskazanym na załączonej mapie nie występują obiekty:
- wpisane do rejestru zabytków woj. mazowieckiego,
- znajdujące się w gminnej ewidencji zabytków,
- występujące w ewidencji stanowisk archeologicznych oraz
- w strefie ochrony archeologicznej.

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Marek Figiel
Kierownik Delegatury w Radomiu

Otrzymuje :
1. Adresat
2. a/a

Sporządzili: st. inspektor Lucja Grzeszczyk
st. specjalista mgr Witold Bujakowski

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
DELEGATURA W SIEDLCACH ul. Bema 4a, 08-110 Siedlce
tel. / fax (+25) 633 94 58
www.mwkz.pl

Siedlce dn. 24.03.2010 r.

DS.4192/15/10

29.03.(

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Wojewódzki Konserwator Zabytków sprawujący kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów dotyczących ochrony zabytków i opieki nad zabytkami (Dz.U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) w nawiązaniu do pisma C21-WA-TA/PL1500/437/2010 z dnia 15.02.2010 r. przesyła informację dotycząca Delegatury Siedlce:

1. wykaz zabytków widniejących w Wojewódzkiej i Gminnej Ewidencji Zabytków :

Miasto Sulejówek :
strefa zgodnie z zapisami mpzp objęta ochroną Konserwatora Zabytków

Lp	Adres	Obiekt	Materiał	Dat.
1.	ul. Dworcowa 1	dom mieszk.	mur	l.20, XX w
2.	ul. Dworcowa 39	willa „Littoria"	mur	1937-38 r.
3.	ul. Dworcowa 55	willa „Dewajtis"	mur	1920 r.
4.	ul. Dworcowa 67	willa	drew.-tynk	ok. 1930 r.
5.	ul. Dworcowa 99	willa	mur	1 ćw. XX w
6.	ul. Dworcowa 147	bud. mieszk.	mur	1 ćw. XX w
7.	ul. Dworcowa 151	willa	mur	l.30, XX w
8.	ul. Kolejowa 38a, 28b, 38c	zespól 3 bud. kol.	mur-drew.	1 ćw. XX w
9.	ul. 11 Listopada 88	willa	drewno	l. 30, XX w
10.	ul. 11 Listopada 139 A-1299	„Dworek siedziba"mur	1911 r.	
11.	ul. 11 Listopada 179	dom mieszk.	drewno	1941 r.
12.	ul. 11 Listopada 185	willa	mur	l.20, XX w
13.	ul. Kombatantów II W.Ś. 32	dom mieszk.	mur	1933 r.
14.	ul. Kombatantów II W.Ś. 36	willa	mur	l.30, XX w
15.	ul. Kombatantów II W.Ś. 38	budynek	mur	XIX/XX w
16.	ul. Ogińskiego 5	willa	mur	l.30, XX w
17.	ul. Poniatowskiego 8	willa	mur	l.20, XX w
18.	ul. Poniatowskiego 9	bud. mieszk.	drewno	1 ćw. XX w
19.	ul. Pilsudskiego 11	willa	mur	1 ćw. XX w
20.	ul. Pilsudskiego 14	bud. mieszk	mur	1 ćw. XX w
21.	ul. Pilsudskiego 16	bud. gosp	mur	1 ćw. XX w
22.	ul. Pilsudskiego 18	bud. mieszk	mur	l.20, XX w
23.	ul. Pilsudskiego 46	bud. mieszk	mur	l.20, XX w
24.	ul. Reymonta 7	dom mieszk.wiel.	mur	1930 r.
25.	ul. Reymonta 18	dom mieszk	drewno	p. XX w
26.	ul. Reymonta 61	willa	mur	ok. 1930 r.
27.	ul. Reymonta 77/79	dom mieszk	drewno	1920 r.
28.	ul. 15 Sierpnia 2	willa	mur	1929 r.
29.	ul. Akacjowa	willa	drewno	l.20, XX w
30.	ul. Staszica 1	willa	mur	l.30, XX w
31.	ul. Lipowa 2	dom	drewno	1 ćw. XX w
32.	ul. Wrońskiego	willa „Ulanka"	mur	1921-34 r.
33.	ul. Przejazd	bud. miesk	drewno	1 ćw. XX w

Miasto Pilawa

Lp	Adres	Obiekt	Materiał	Dat
34.	Dworzec Kolejowy		drewno	ok. 1877 r
35.	Wieża ciśnień przepompownia		mur	XIX/XX w
36.	ul. Dworcowa 1	dom kolejowy	mur	p. XX w
37.	ul. Przemysłowa 13	dom kolejowy	drewno	4 cw. XX w
38.	ul. Przemysłowa	dom kolejowy	drewno	4 ćw. XX w
39.	Al. Wyzwolenia 60	dom kolejowy	drewno	p. XX w
40.	Al. Wyzwolenia 68	dom kolejowy	drewno	p. XX w
41.	Al. Wyzwolenia 71	zagroda		
42.	Al. Wyzwolenia 76	dom	drewno	l.20, XX w
43.	Al. Wyzwolenia 79	dom	drewno	ok. 1920 r.
44.	Al. Wyzwolenia 87	dom	drewno	ok. 1880 r.
45.	ul. Konopnickiej 5	dom	drewno	1 ćw. XX w

Dębe Wielkie

Lp	Adres, obiekt	Nr rej.	Materiał	Dat.
46.	Park	A-273		
47.	Kościół pw. Św. Apostołów P i P	A-306	mur	
48.	Plebania		mur	1935 r.
49.	Zespół Dworca Kolejowego		mur	1900 r.
50.	Cmentarz parafilany			1906 r.

Aleksandrówka

Lp	Obiekt	Materiał	Dat.
51.	Dwór drewniany + resztki parku		1830 r.
52.	Młyn	mur	1939 r.
53.	Dom Młynarza	drewno	l.30, XX w

Koberne

Lp	Obiekt	Dat.
54.	Pomnik Żołnierzy Radzieckich	1944 r.

Choszczówka Stojecka

Lp	Obiekt	Dat.
55.	Obelisk z płytą upam. Walki Polskich Ułanów	IX 1939 r.

Stojadła

Lp	Adres	Obiekt	Materiał	Dat.

Lp	Adres	Obiekt	Materiał	Dat.
56.	ul. Książęca	dom		
57.	ul. Warszawska	dom		

Mińsk Mazowiecki

Lp	Adres	Obiekt	Materiał	Dat.
58.	ul. Piękna 3	WKU A-466	mur	ok. 1922 r.
59.	Gen. J. Sosnkowskiego	willa „Huberta" A-500/410		
60.	ul. Piękna	Gimnazjum	mur	1938-1939

kolorem czerwonym obiekty wpisane do rejestru zabytków

2. Wykaz zabytków archeologicznych:

Tabela 1

Nr stanowiska	Funkcja	Datowanie
57-69/1	Ślad osadnictwa	Nieokreślone (pradzieje, wczesne średniowiecze?)
57-69/6	Ślad osadnictwa	Neolit (kultura pucharów lejkowatych)
57-70/13	Ślad osadnictwa	Średniowiecze
57-70/15	Ślad osadnictwa	Neolit (kultura pucharów lejkowatych)
61-71/26	Stanowisko wielofazowe	Wczesna epoka żelaza, okres wpływów rzymskich
61-71/28	Stanowisko wielofazowe	Epoka brązu, okres wpływów rzymskich
61-71/29	Stanowisko wielofazowe	Pradzieje, okres nowożytny
61-71/46	Stanowisko wielofazowe	Pradzieje, okres wpływów rzymskich, okres nowożytny
61-71/47	Stanowisko wielofazowe	Epoka kamienia, okres nowożytny
61-71/48	Ślady osadnictwa	nieokreślone
61-71/49	Ślady osadnictwa	Epoka kamienia
61-71/50	Stanowisko wielofazowe	Epoka kamienia, pradzieje
61-71/51	Stanowisko wielofazowe	Epoka kamienia, pradzieje, nieokreślona
61-71/52	Ślady osadnictwa	Epoka kamienia
61-71/54	Ślady osadnictwa	Pradzieje
61-71/55	Ślady osadnictwa	Nieokreślona

Teren objęty wnioskiem nie został dotąd w wystarczający sposób rozpoznany pod względem jego nasycenia w tkankę zabytkową, dlatego też wskazane jest, aby sporządzenie „Raportu wpływu inwestycji na środowisko" dla określonego we wniosku zamierzenia poprzedzić wykonaniem rozpoznania terenowego oraz archeologicznych badań powierzchniowych w pasie oddziaływania inwestycji oraz na obszarach ew. poboru kruszywa, tak jak ma to miejsce w przypadku inwestycji drogowych. Strefy ochrony konserwatorskiej dla poszczególnych obiektów lub grup zabytków powinny zostać wyznaczone na podstawie badań weryfikacyjnych i umieszczone w „Raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko" obok **programu działań konserwatorskich**, dotyczących zarówno zabytków archeologicznych, jak i innych obiektów zabytkowych, tak ruchomych, jak i nieruchomych znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Raport powinien również uwzględniać panoramy widokowe oraz ocenę oddziaływania inwestycji na przetwarzany krajobraz kulturowy (w przypadku budowy nowych obiektów inżynierskich bądź przebudowy istniejących w sposób, który zmienia ich dotychczasową bryłę lub rozmiary).

WOJEWÓDZKI URZĄD OCHRONY ZABYTKÓW
w Warszawie
DELEGATURA W PŁOCKU
09-400 Płock, ul. Zduńska 13A
tel. 262 76 71, fax 262 75 58

198

Płock, dnia 15.03.2010 r.

DP. 4164-67/10

wpłynął 22.03.2010 r. M. Sokołowski

22.03.2010
WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa

Kierownik Delegatury w Płocku Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie - w nawiązaniu do pisma z dnia 15.02.2010 r., sygn.: C21-WA-TA/PL1500/437/2010 (data wpływu: 09.03.20010 r) w sprawie modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego - przesyła niniejszym informacje o zabytkach podlegających prawnej ochronie konserwatorskiej, zlokalizowanych w pasie przewidzianego przedsięwzięcia, na terenie gmin: Teresin i Sochaczew w powiecie sochaczewskim.

Stanowiska archeologiczne - wpisane do ewidencji konserwatorskiej - zlokalizowane w obrębie pasa 300 m od modernizowanej linii kolejowej E 20 relacji Warszawa - Rzepin na odcinku przebiegającym przez teren powiatu sochaczewskiego:

- **Granice, gm. Teresin, st. nr 5**
  AZP 57-61/17
  - relikty osady z okresu nowożytnego

- **Nowa Piasecznica, gm. Teresin, st. nr 1**
  AZP 57-61/20
  - ślady osadnictwa z przełomu epoki kamienia/wczesnej epoki brązu;
  - osada k. przeworskiej z okresu wpływów rzymskich;
  - relikty osady z okresu średniowiecza (XIII/XIV w.);
  - relikty osady z okresu nowożytnego (XVII w.)

- **Seroki, gm. Teresin st. nr 5**
  AZP 57-61/20
  - ślad osadniczy z okresu neolitu epoki kamienia,
  - ślad osadniczy z okresów: późnego średniowiecza i nowożytnego

Inne zabytki zlokalizowane w obrębie pasa 300 m od linii kolejowej E 20 relacji Warszawa - Rzepin na odcinku przebiegającym przez teren powiatu sochaczewskiego:

- **Zespół pałacowo-parkowy w Nowej Piasecznicy, gm. Teresin,**
  - murowany budynek pałacu (rok budowy: 1850) wraz z otaczającym go parkiem - wpisane do rejestru zabytków nr 16, decyzją z dnia 08.10.1957 r.

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Ewa Jaszczak
Kierownik Delegatury w Płocku

Otrzymują:

1. Adresat.

2. a/a.

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
DELEGATURA W CIECHANOWIE ul. Strażacka 6, 06-400 Ciechanów
tel. (+23) 672 49 52, fax (+23) 673 29 01
www.mwkz.pl

09

przekazano 06. 04. 2010 M. Pawlik

DC – 4163 – 17/10

Ciechanów, dnia 26 marca 2010 r.

06.04.2010 WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Dotyczy: Modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego

W odpowiedzi na Wasze pismo z dnia 15.02.2010 r. (data wpływu: 24.03.2010 r.), znak C21-WA-TA/PL 1500 /437/2010, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Ciechanowie uprzejmie informuje, że w oznaczonym przez Was zasięgu planowanej inwestycji oraz w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się 9 stanowisk archeologicznych wg poniższego wykazu uwidocznionych na załączonej mapie:

1. AZP 49-64 : 35
2. AZP 50-64 : 3
3. AZP 50-64 : 2
4. AZP 50-64 : 23
5. AZP 50-64 : 22
6. AZP 50-64 : 9
7. AZP 50-64 : 8
8. AZP 50-64 : 7
9. AZP 50-64 : 18

Jednocześnie Urząd tutejszy zaznacza, że w/w dane mogą nie odzwierciedlać w pełni stanu faktycznego, ponieważ pochodzą z lat 1989, 1998.

W pasie inwestycji występuje zabudowa wiejska sprzed 1939 r. we wsiach: Mogowo, Pieścirogi Nowe, Pieścirogi Stare, Studzianki, ale są to dane ze spisu wykonanego ok. 1985 r., nie zawierającego informacji umożliwiających określenie lokalizacji budynków na mapie w skali 1 : 25000.

Ponadto na stacji Nasielsk znajduje się wieża wodociągowa z 1925 r., w Pieścirogach Starych – murowany dom dróżnika z ok. 1900 r., a w Pieściorogach Nowych torowiska i za-

budowania kolei wąskotorowej, odnośnie których toczy się postępowanie w sprawie wpisu do rejestru zabytków.

W celu uaktualnienia i doprecyzowania danych wskazane było by – co jest już od lat dobrą praktyką w przypadku inwestycji liniowych takich jak drogi, autostrady, rurociągi – wykonanie archeologicznego rozpoznania powierzchniowego terenu inwestycji, w celu określenia miejsc ewentualnych koncentracji luźnego materiału zabytkowego, co pozwoli zapobiec nieprzewidzianym kolizjom robót budowlanych z ukrytymi pod powierzchnią ziemi reliktami dawnego osadnictwa dotychczas nie ewidencjonowanymi. Podobnie wskazane było by rozpoznanie aktualnego stanu i lokalizacji obiektów architektury wiejskiej.

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Krzysztof Kaliściak
Kierownik Delegatury w Ciechanowie

Załącznik: Mapa

ZD/RM

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie
DELEGATURA W CIECHANOWIE ul. Strzałecka 6, 06-400 Ciechanów
tel. (+23) 672 49 52, fax (+23) 673 29 01
www.mwkz.pl

207

DC – 4163 – 17/10

Ciechanów, dnia 25 marca 2010 r.

przekazano 14 Paździ 30.03.2010

30.03.10 WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Dotyczy: Modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego

W odpowiedzi na Wasze pismo z dnia 15.02.2010 r. (data wpływu: 17.03.2010 r.), znak C21-WA-TA/PL 1500 /437/2010, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie Delegatura w Ciechanowie uprzejmie informuje, że w zasięgu planowanej inwestycji oznaczonym na załączonych przez Was mapach oraz w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się 16 stanowisk archeologicznych wg poniższego wykazu:

1. AZP 49-65 : 14
2. AZP 49-65 : 2

3. AZP 49-64 : 109
4. AZP 49-64 : 111
5. AZP 49-64 : 110
6. AZP 49-64 : 56
7. AZP 49-64 : 69
8. AZP 49-64 : 106
9. AZP 49-64 : 104
10. AZP 49-64 : 49

11. AZP 48-64 : 47
12. AZP 48-64 : 43
13. AZP 48-64 : 42
14. AZP 48-64 : 36
15. AZP 48-64 : 35
16. AZP 48-64 : 30

W pasie inwestycji występuje ponadto zabudowa wiejska sprzed 1939 r. we wsiach: Nuna, Żabiczyn, Pniewo, Lorcin, Pniewska Górka, Jackowo, a także kapliczki i krzyże przydrożne m.in. Żabiczyn i Głodowo Wielkie (niektóre bardzo blisko torów). Krzyże i kapliczki należy zachować w ich obecnym miejscu lub przenieść w uzgodnieniu z WUOZ po uprzednim wykonaniu inwentaryzacji.

Jednocześnie Urząd tutejszy zaznacza, że w/w dane mogą nie odzwierciedlać w pełni stanu faktycznego, ponieważ pochodzą z lat 1980-1990. Szczególnie dotyczy to zabudowy drewnianej i stanowisk archeologicznych. Jeżeli chodzi o stanowiska archeologiczne, to obok 16 wymienionych wyżej i uwidocznionych na PLANSZY 5 (por. załączniki) należy liczyć się z możliwością wystąpienia dotychczas nie znanych stanowisk w miejscowościach Świercze, Ostrzeniewo, Jackowo Dworskie, Pianowo (PLANSZA 5), Żabiczyn (PLANSZA 4) i Popowo Borowe.

W związku z powyższym wskazane było by – co jest już od lat dobrą praktyką w przypadku inwestycji liniowych takich jak drogi, autostrady, rurociągi – wykonanie archeologicznego rozpoznania powierzchniowego terenu inwestycji, w celu określenia miejsc ewentualnych koncentracji luźnego materiału zabytkowego, co pozwoli zapobiec nieprzewidzianym kolizjom robót budowlanych z ukrytymi pod powierzchnią ziemi reliktami dawnego osadnictwa dotychczas nie ewidencjonowanymi. Podobnie wskazane było by rozpoznanie aktualnego stanu i lokalizacji obiektów architektury wiejskiej oraz obiektów kultu.

Załączniki: 3 mapy

Z up. MAZOWIECKIEGO WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW
Krzysztof Kaliściak
Kierownik Delegatury w Ciechanowie

ZD/RM

PISMA OD RZGW ORAZ ZAKŁADÓW WODOCIĄGOWO – KANALIZACYJNYCH

REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE
ul. Zarzecze 13B 03-194 Warszawa

Kancelaria tel. ./ fax (022) 587-02-02,
Sekretariat tel./ fax (022) 587 - 02 - 04,
e-mail: sekretariat@rzgw.warszawa.pl, biuro@rzgw.waw.pl
Konto: NBP O/O Warszawa 2610101010 0025702231000000
NIP 526 – 23 – 90 – 341 REGON 016183991

102

Warszawa, dn. 05.11.2009 r.

Znak sprawy: ZI-0421/224/09

WPŁYNĘŁO
10.11.2009

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 10.09.2009r., znak: C21WA-TA/PL1500/2232/2009 Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie przesyła w załączeniu kopie wybranych stron z operatów wodnoprawnych ujęć wód podziemnych dotyczących hydrogeologii oraz kopie decyzji wodnoprawnych ustanawiających strefy ochrony pośredniej ujęć wód znajdujących się w pobliżu modernizowanych linii kolejowych.

KIEROWNIK
Wydziału Regionalnego Systemu
Informacyjnego Kadastru Wodnego
RZGW w Warszawie
Marcin Żerański

Nr 25273

URZĄD WOJEWÓDZKI W WARSZAWIE
WYDZIAŁ OCHRONY ŚRODOWISKA
ROLNICTWA I LEŚNICTWA
Pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

wpłynęło 1996 -08- 02
L. dz. 8578

OSRL-I-6210a/1/96

Warszawa, 29.07.1996r.

D E C Y Z J A Nr 1/96

Na podstawie art.104 KPA, art.59 ust.1 i 2, art.60 ust.1 i 2 ustawy z dnia 24.10.1974r. - Prawo Wodne (Dz.U.Nr 38 poz.230 z późn.zmianami) oraz art.81 ust.1, art.82 ust.1 i 2, art.83 ust.1 pkt.1 oraz art.84 ust.1, 2 i 3 Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 05.11.1991r. w sprawie zasad ustanawiania stref ochronnych źródeł i ujęć wody (Dz.U.Nr 116 poz.504)
na wniosek Urzędu Miasta i Gminy Piaseczno

orzekam

ustanowić strefy ochronne dla ujęcia wodociągowego w Zalesiu Górnym-Wólce Kozodawskiej, w następującym zakresie:

I. Zachować wygrodzone już tereny ochrony bezpośredniej dla otworów studziennych nr 1, 3, 5 i 6.

II. Wyznaczyć tereny wewnętrzne ochrony pośredniej w pasie o szerokości 20m, licząc od granicy terenów ochrony bezpośredniej.
Na ogrodzonym terenie ochrony bezpośredniej wprowadza się zakaz:
-przebywania osób nieupoważnionych
-budowy urządzeń nie związanych bezpośrednio z poborem wody
-wykonywania czynności nie związanych z eksploatacją lub remontem studni

Tereny wewnętrzne ochrony pośredniej należy zagospodarować jako obszary zieleni z wyłączeniem wszelkiej działalności urbanistycznej i gospodarczej.

Tereny ochronne ujęcia należy oznakować poprzez umieszczenie tablic informacyjnych.

III. Tereny ochronne ujęcia należy ujawnić w Wydziale Ksiąg Wieczystych Sądu Rejonowego oraz w planach zagospodarowania przestrzennego.

IV. Odstąpić od ustanawiania zewnętrznego terenu ochrony pośredniej.

V. Granice zasięgu obliczeniowego terenu zewnętrznego ochrony pośredniej należy dostosować do granic działek i wnieść je do planu zagospodarowania przestrzennego. W obszarze tym wprowadzić zakaz budowy obiektów mogących pogorszyć stan środowiska naturalnego oraz zakaz zorganizowanego budownictwa bez uprzedniej budowy kanalizacji.

VI. Projekt stref ochronnych stanowi integralną część decyzji.

U Z A S A D N I E N I E

Wydział Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Leśnictwa Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie, po zapoznaniu się z wnioskiem Urzędu Miasta i Gminy Piaseczno i "Projektem stref ochronnych..." uznał za zasadne ustanowienie terenów ochrony bezpośredniej i wewnętrznych terenów ochrony pośredniej wokół studni ujęcia. Odstąpiono od ustanawiania zewnętrznego terenu ochrony pośredniej, biorąc pod uwagę dostateczną naturalną izolację warstwy wodonośnej od powierzchni terenu.

Ze względu na powyższe orzeczono jak w sentencji.

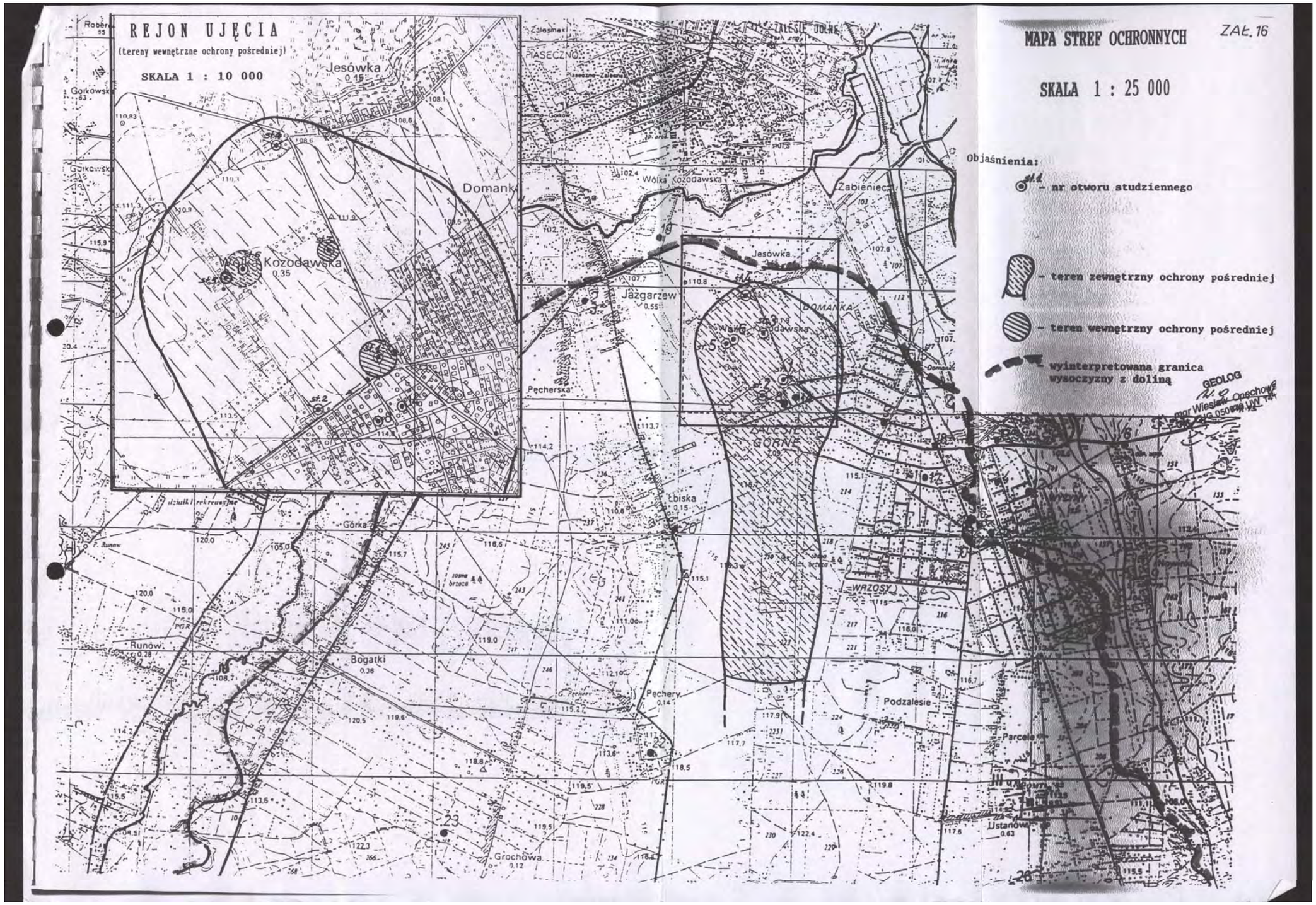
Od decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania za moim pośrednictwem do Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

URZĄD WOJEWÓDZKI Warszawie

Z up. WOJEWODY WARSZAWSKIEGO
mgr inż. Ewa Stępniewska
Zastępca Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Leśnictwa

Otrzymują:
1. Urząd Miasta i Gminy Piaseczno
   05-500 Piaseczno
   ul. Kościuszki 5
2. Spółdzielnia Budowlana
   SBM "Dom Rodzinny"
   ul. J. Dąbrowskiego 79 m. 3
   02-503 Warszawa
3. Rada Sołecka
   05-540 Zalesie Górne
4. Oddział Geologii w/m
5. a/a

Decyzja ostateczna 12.04.01.


REJON UJĘCIA
(tereny wewnętrzne ochrony pośredniej)
SKALA 1 : 10 000
MAPA STREF OCHRONNYCH
ZAŁ. 16
SKALA 1 : 25 000
Objaśnienia:
– nr otworu studziennego
– teren zewnętrzny ochrony pośredniej
– teren wewnętrzny ochrony pośredniej
– wyinterpretowana granica wysoczyzny z doliną
GEOLOG
mgr Wiesław Opechowski
Jesówka
Wólka Kozodawska
Domanka
Jazgarzew
Pęcherska
Łbiska
Górka
Runów
Bogatki
Pęchery
Podzalesie
Parcele
Ustanówek
Grochowa
PIASECZNO
ZALESIE DOLNE
ZALESIE GÓRNE
WRZOSY
DOMANKA

- 4 -

co związane jest z likwidacją napowietrzenia z osadem czynnymi przejścia na komory denitryfikacyjne, które za pomocą mieszadeł wymuszą ruch ścieków utrzymując osady w zawieszeniu.
Udoskonali to proces technologii oczyszczania i zapewni wyższą jakość ścieków.
Wobec powyższego należało orzec jak w sentencji.

Od decyzji niniejszej przysługuje odwołanie do Wojewody Mazowieckiego 00-950 Warszawa Pl. Bankowy 3/5 w terminie 14 dni od daty doręczenia za moim pośrednictwem (art. 127 § 1 i 2 Kpa.)

Otrzymują:

1. Otwocki zakład Wodociągów i Kanalizacji
   ul. Karczewska 48; 05-400 Otwock
2. Urząd Miasta Otwocka
   ul. Armii Krajowej 5 ; 05-400 Otwock
3. Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie
   Wydział Środowiska i Rolnictwa
   Pl. Bankowy 3/5; 00 -950 Warszawa
4. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor
   Ochrony Środowiska
   ul. Bartycka 110 A; 00 – 533 Warszawa
5. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
   ul. Mokotowska 63; 00-533 Warszawa
6. Wydział Architektury i Budownictwa
   Starostwa Powiatowego w Otwocku
   ul. Komunardów10 05-400 Otwock
7. a/a

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
W M.ST. WARSZAWIE SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, 27 października 2009 roku

04.11.09
WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02- 516 Warszawa

WT/072/31/2009/2192

Dotyczy: modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego.

Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w m. st. Warszawie S.A. w odpowiedzi na Państwa pismo znak C21-WA-TA/PL1500/2232/2009 z dn.10.09.2009 r. przekazuje w załączeniu materiały dostępne w Spółce dotyczące studni głębinowych zlokalizowanych w miejscowościach, dzielnicach przez które przebiegają modernizowane koleje tzn. w Pruszkowie, Ursusie, Radości, Falenicy i Wesołej.

Jednocześnie informujemy, iż wszystkie ujęcia posiadają strefy ochrony bezpośredniej wyznaczone przez ogrodzenie terenu.

04.11.09
4/4/2009
MAG. KARCZ - DOK.
-7 a/a

DYREKTOR
PIONU WODY
Bernard Krekora

Załączniki:
1. Mapa sytuacyjna ujęć wód podziemnych miasta Pruszkowa i dzielnicy Warszawa-Ursus
2. Ogólne dane dotyczące ujęć w Pruszkowie i dzielnicy Warszawa-Ursus
3. Dane techniczne studni w Pruszkowie i dzielnicy Warszawa-Ursus
4. Warunki hydrogeologiczne Pruszkowa
5. Zestawienie danych dotyczących ujęć wód podziemnych Falenicy, Radości oraz Wesołej
6. Mapy sytuacyjne oraz przekroje studni głębinowych w Falenicy, Radości oraz Wesołej.

Do wiadomości:
1. WT a/a

PRUSZKÓW, URSUS,
RADOŚĆ, FALENICA, WESOŁA
OK.

02-015 Warszawa, Pl. Starynkiewicza 5, tel.: +48 22 445 50 00, fax: + 48 22 445 50 05; www.mpwik.com.pl;
Spółka wpisana do KRS-0000146138 w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie,
XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, gdzie przechowywana jest dokumentacja Spółki;
kapitał zakładowy Spółki: 1 871 064 600, 00 zł (kapitał wpłacony: 1 721 064 600,00 zł)
NIP: 525-000-56-62; REGON: 015314758, nr rachunku bankowego: 76 1240 6003 1111 0000 4940 0722

Załącznik nr 2

Ujęcia wód podziemnych w Zakładzie Wodociągów i Kanalizacji w Pruszkowie

Wszystkie ujęcia wymienione poniżej zostały przejęte do eksploatacji przez MPWiK S.A. w 1973 r. i stanowią rezerwowe źródło wody, uruchamiane w przypadku braku dostawy wody z wodociągu „warszawskiego". Zgodnie z pozwoleniami wodnoprawnymi należy prowadzić okresowe obserwacje wydajności studni wchodzących w skład ujęć raz w miesiącu przez 24 godziny. Dodatkowo, raz na miesiąc należy wodę przebadać pod względem składu chemicznego i bakteriologicznego.

1. **Ujęcie „Nurzyńska" Warszawa-Ursus ul. Nurzyńska**

W skład ujęcia „Nurzyńska" wchodzą cztery studnie czwartorzędowe i stacja uzdatniania wody. Łączna wydajność ujęcia, określona pozwoleniem wodnoprawnym OŚ- II-6223/102/2001 Dec. Nr 1312 ważnym do 31.12.2011 r. , wynosi 129 m^3/h. W celu usunięcia z wody nadmiernej ilości żelaza i manganu zastosowano metodę napowietrzania i filtracji przez złoża żwirowe i katalityczne. Po przefiltrowaniu woda odprowadzana jest do dwóch żelbetowych zbiorników, skąd pompy poziome pompowni II stopnia pobierają wodę i tłoczą , poprzez zbiorniki hydroforowe, do sieci miejskiej. Woda dezynfekowana jest za pomocą roztworu podchlorynu sodowego (NaClO), rozcieńczonego maksymalnie do 3% stężenia chloru.

Obiekty i urządzenia Stacji Uzdatniania Wody:
- Sprężarka powietrza typ VAN-E
- Zbiornik powietrza
- Mieszacz wodno-powietrzny o przepływie pionowym (z góry do dołu)
- Filtry Fe (odżelaziacze 2 szt.)
- Filtry Mn (odmanganiacze 3 szt.)
- Zbiorniki wody przefiltrowanej (2 szt. o poj. 550 m^3 każdy)
- Komora zasuw
- Pompy II stopnia (wydajność 700 l/min, 4 szt.)
- Zbiorniki hydroforowe (poj.2900 l , 3 szt.)
- Chlorator typ C53 na podchloryn sodowy

2. **Ujęcia „XX-lecia" i „Śródmieście" Pruszków ul. Trąbalskiego**

W skład ujęcia „XX-lecia" wchodzą trzy studnie czwartorzędowe. Łączna wydajność ujęcia, określona pozwoleniem wodnoprawnym WR-6223/11/02 Dec. Nr 35 ważnym do 31.03.2012 r., wynosi 69 m^3/h. W skład ujęcia „Śródmieście" wchodzą cztery studnie czwartorzędowe. Łączna wydajność ujęcia, określona pozwoleniem wodnoprawnym WR-6223/9/02 Dec. Nr 33 ważnym do 31.03.2012 r., wynosi 140 m^3/h. Woda z obydwu ujęć doprowadzana jest do żelbetowego zbiornika wody czystej o pojemności 250 m^3, zlokalizowanego na terenie stacji wodociągowej przy ul. Trąbalskiego. Ze zbiornika pompy poziome pompowni II stopnia pobierają wodę, którą przez zbiorniki hydrofobowe tłoczą do sieci miejskiej.

3. **Ujęcie „Ostoja II" Pruszków ul. Ryszarda 2**

W skład ujęcia „Ostoja" wchodzą dwie studnie czwartorzędowe i budynek stacji wodociągowej. Łączna wydajność ujęcia, określona pozwoleniem wodnoprawnym, WŚ.6223/38/07 Dec. Nr 235/07 ważnym do 16.07.2017 r. wynosi 50 m^3/h. Woda z obydwu studni tłoczona jest bezpośrednio do sieci poprzez zbiorniki hydroforowe zlokalizowane w stacji wodociągowej przy ul. Ryszarda.

4. **Ujęcie „Parkowa" Pruszków ul. Kopernika**

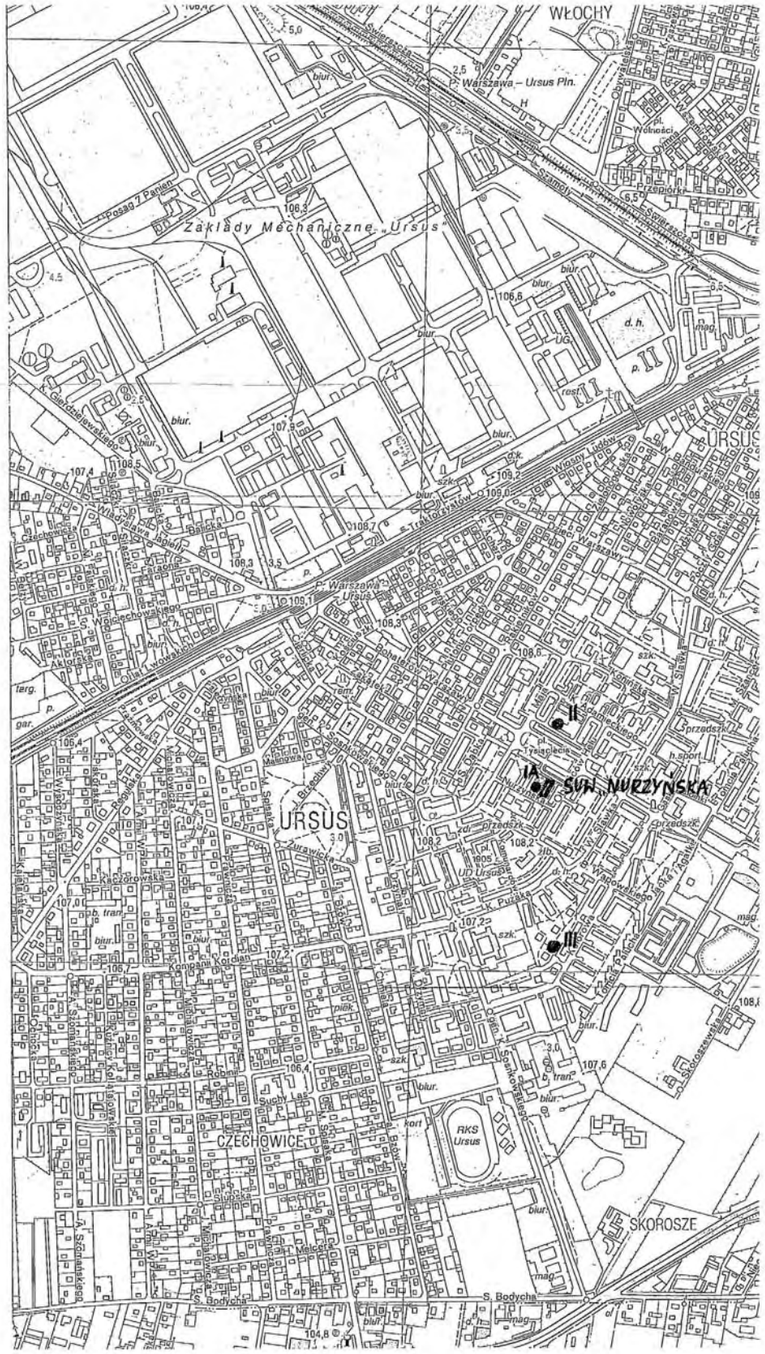
W skład ujęcia „Parkowa" wchodzą trzy studnie czwartorzędowe i stacja uzdatniania wody. Łączna wydajność ujęcia, określona pozwoleniem wodnoprawnym WR-6223/13/02 Dec. Nr 37 ważnym do 31.03.2012 r., wynosi 81 m^3/h. W celu usunięcia z wody nadmiernej ilości żelaza i manganu zastosowano metodę napowietrzania i filtracji przez złoża żwirowe i katalityczne. Po przefiltrowaniu woda odprowadzana jest do murowanego zbiornika wody czystej. Ze zbiornika pompy poziome pompowni II stopnia pobierają wodę , którą tłoczą poprzez zbiorniki hydroforowe do sieci miejskiej.

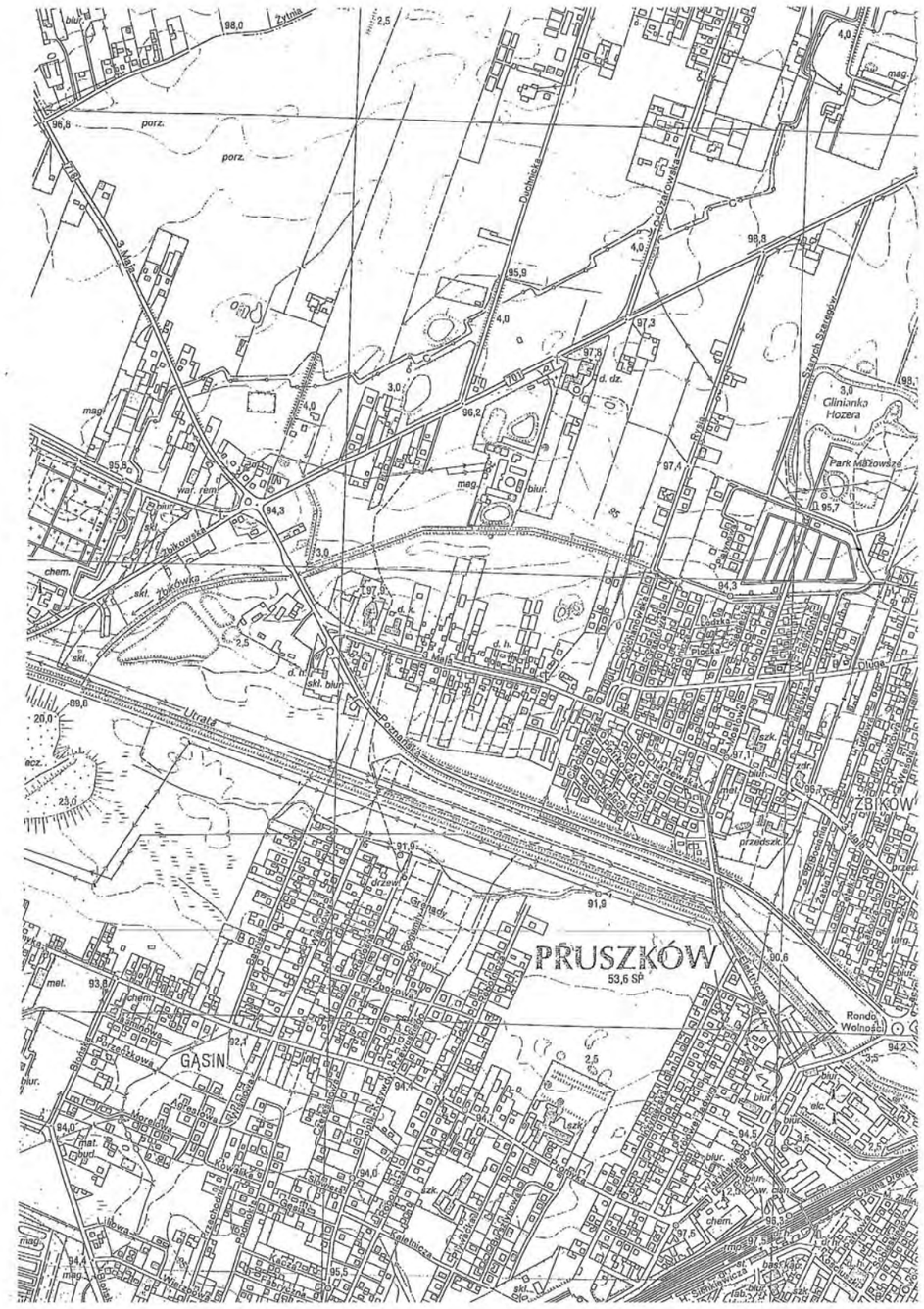
Obiekty i urządzenia Stacji Uzdatniania Wody:
- Sprężarka powietrza typ VAN-E
- Filtry odżelaziająco-odmanganiające (2 szt.)
- Zbiornik wody przefiltrowanej (1 szt. o poj. 150 m^3)
- Pompy II stopnia (wydajność 700 l/min - 4szt., wydajność 800 l/min – 1 szt.)
- Zbiorniki hydroforowe (poj.4000 l , 2 szt.)

5. **Ujęcie „Szkolna" Pruszków ul. Szkolna 44**

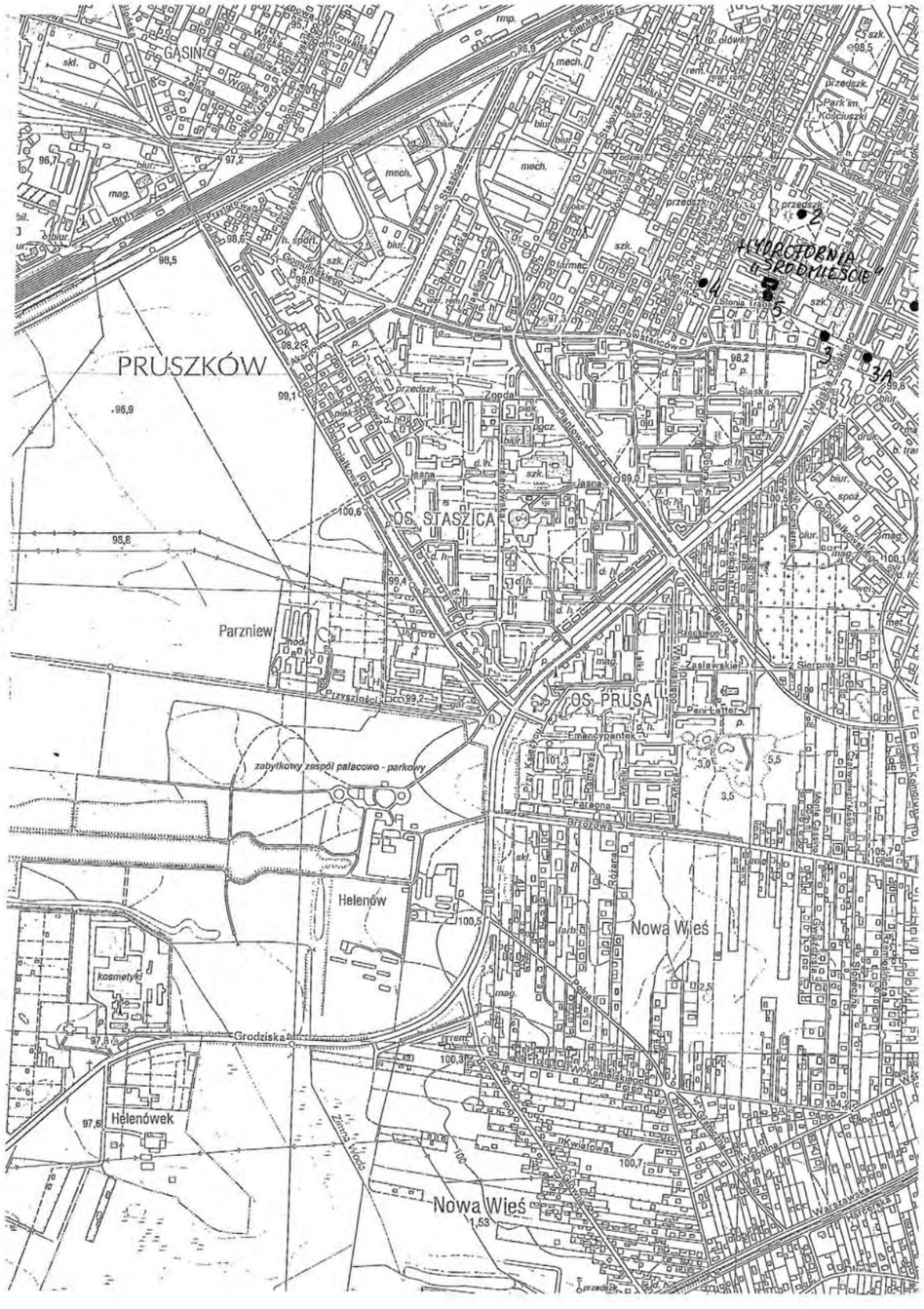
W skład ujęcia „Szkolna" wchodzą dwie studnie czwartorzędowe. Woda z obydwu studni tłoczona jest bezpośrednio do sieci. Łączna wydajność ujęcia, określona pozwoleniem wodnoprawnym WR-6223/7/02 Dec. Nr 31 ważnym do 31.03.2012 r., wynosi 27 m^3/h.


WŁOCHY
WARSZAWA
SKOROSZE
OPACZ WIELKA
SALOMEA
Fort Włochy
Klinianka Cieszewia
Klinianka Krańcowa
Park Kombatantów
KS Przyszłość
Warszawa Włochy
Warszawa Jerozolimskie
P. Warszawa – Salomea
Warszawska Kolej Dojazdowa
Serwituty
Fortyfikacje Nr 1
VI


WŁOCHY
URSUS
CZECHOWICE
SKOROSZE
Zakłady Mechaniczne "Ursus"
P. Warszawa – Ursus Płn.
Warszawa Ursus
RKS Ursus
Sady Ursusa
Sady Czechowickie
S. Bodycha
Przejazd
IA
II
III
SUW NURZYŃSKA


PRUSZKÓW
53,6 SP
ZBIKÓW
GĄSIN
Glinianka Hozera
Park Mazowsza
Rondo Wolności
Ozorkowska
Ostrowska
Ustrata
Długa
Żbikowska
Skarbka Sarzyńskiego
Dachicka
Żytnia
Malin
Kościuszki
Pułaskiego
Poniatowskiego
Warszawska
Wiejska
Kwiatowa
Marii Konopnickiej
Marii Skłodowskiej-Curie
Mickiewicza
Sienkiewicza
Reymonta
Orzeszkowej
Prusa
Żeromskiego
Kasprowicza
Staszica
Wyspiańskiego
Słowackiego
Norwida
Asnyka
Kilińskiego
Matejki
Wojska Polskiego
Kościelna
Kolejowa
Fabryczna
Przemysłowa
Rzemieślnicza
Handlowa
Spółdzielcza
Ogrodowa
Leśna
Polna
Krótka
Cicha
Spokojna
Słoneczna
Wiosenna
Letnia
Jesienna
Zimowa
Wrzosowa
Akacjowa
Brzozowa
Dębowa
Jodłowa
Kasztanowa
Lipowa
Modrzewiowa
Sosnowa
Świerkowa
Topolowa
Wierzbowa
Wiśniowa
Jaśminowa
Jarzębinowa
Jaworowa
Jesionowa
Klonowa
Leszczynowa
Malinowa
Morelowa
Orzechowa
Porzeczkowa
Różana
Śliwkowa
Truskawkowa
Winogronowa
Wrzosowa
Zielona
Ogrodowa
Parkowa
Spacerowa
Szkolna
Sportowa
Targowa
Turystyczna
Uroczysta
Urocza
Uśmiechnięta
Wesoła
Wiejska
Wodna
Wspólna
Zacisze
Zagrodowa
Zakątek
Zamkowa
Zgodna
Zielona
Żeglarska
Żurawia
Żwirki i Wigury
Żwirowa
Żyzna
Żołnierska
Żołnierzy Wyklętych
Żołnierzy Września
Żołnierzy Września 1939
Żołnierzy Września 1939 r.
Żołnierzy Września 1939 roku


TWORKI
szpit. psych.
MALICI
OS. PARKOWE
WYGLĘDÓWEK
Os. Agrykola
PRUSZKÓW
OSTOJA
HYDROFORNIA "OSTOJA II"
Komorów
Osiedle
Komorów
Wieś
Pruszków WKD
Pęcicka
M. Kasztanowa
Bankowa
Granicna
Sportowa
Ogrodowa
Kwiatowa
Przejazdowa
Zakładowa
Wyrzutnia
Sosnowa
Przemysłowa
Kolejowa
Parkowa
Leśna
Szpitalna
Sanatoryjna
Kościuszki
Armii Krajowej
Al. XX Lecia
Park Potulickich
SUW PARKOWA
1A
2A
2
3
1
2
ZA


GASIN
PRUSZKÓW
OS. STASZICA
Parzniew
OS. PRUSA
zabytkowy zespół pałacowo - parkowy
HYDROFORNIA "ŚRÓDMIEŚCIE"
Helenów
Nowa Wieś
Helenówek
Grodziska
Nowa Wieś
Śląska
Jasna
Zgoda
Przejazdowa
Przyszłości
Zasławskiego
2 Sierpnia
Emancypantek
Pod Lasem
Wrzosowa
Kwiatowa
Żmigrodzka
kosmetyki
1
2
3
3A
4
5

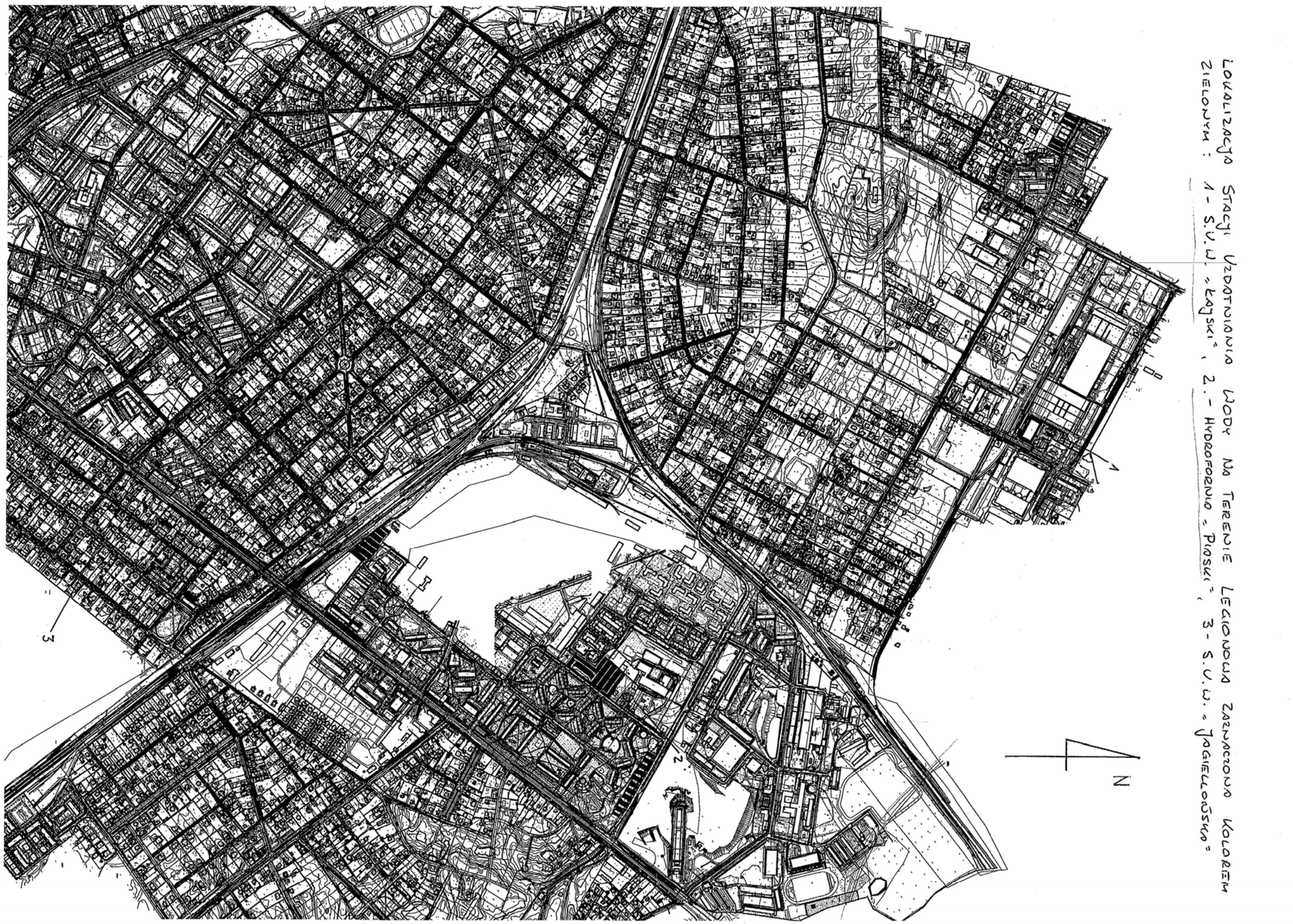
12	ujęcie nr 4	52° 13' 10,1" 21° 13' 57,7"	49,5	-	60	0,000274	-	-
	SUW Wola Grzybowska, ul. Żółkiewskiego 17 W-wa (Wesoła)			17,5 - 18 p.p.t. zwierciadło napięte	45		czwartorzęd	Osady piaszczyste z 2 wkładkami gliny o ciągłym rozprzestrzenianiu
13	ujęcie nr 1	52° 14' 56,2" 21° 14' 46,3"	45,4	-	45	0,000227	-	-
14	ujęcie nr 2	52° 14' 56,2" 21° 14' 45,5"	43	-	45	0,000334	-	-
	Hydrofornia „OSP Centrum", ul. 1 Praskiego Pułku 31, W-wa (Wesoła)			15,5 - 17 p.p.t. zwierciadło napięte	60	-	czwartorzęd	Osady piaszczyste o różnej granulacji, domieszki żwiru i otoczaków oraz frakcji pylastej i iłastej. Osady rozdzielone warstwą gliny piaszczystej o miąższości 4-8 m na gł. około 10 m.
15	1	52° 14' 54,4" 21° 13' 30,0"	37	-	60	0,000498	-	-
16	2	52° 14' 54,4" 21° 13' 30,0"	33	-	60	0,000377	-	-
	Hydrofornia „Urocza", ul. Urocza, W-wa (Wesoła)			12 p.p.t. zwierciadło napięte	60	-	czwartorzęd	Utwory piaszczyste przedzielone ciągłą warstwą glin iłastych i piaszczystych o kilkumetrowej grubości.
17	1	52° 14' 30,6" 21° 11' 44,4"	39,5	-	60	0,000373	-	-
18	2	52° 14' 30,5" 21° 11' 45,0"	38	-	60	0,000256	-	-
	Hydrofornia „Warszawska", ul. Warszawska, W-wa (Wesoła)			10 p.p.t. zwierciadło napięte	60	-	czwartorzęd	Wodnolodowcowe i rzeczne osady piaszczyste przedzielone na gł. 4-10 m warstwą słaboprzepuszczalną (glina pylasta).
19	1	52° 14' 44,0" 21° 11' 16,3"	34	-	60	0,000473	-	-
20	2	52° 14' 44,0" 21° 11' 16,3"	40	-	60	0,000504	-	-

za KIEROWNIK
ODDZIAŁU PRODUKCJI WODY
SUW FALENICA, RADOŚĆ, WESOŁA, WILANÓW
Piotr Czepułkowski

ZAKŁĄCZNIK NR 5

Lp.	Nazwa ujęcia	Lokalizacja [szer. / dł. geogr.]	Głębokość studni [m]	Głębokość zwierc. [m]	Wydajność / zasoby [m³/h]	Wsp. filtracji [m/s]	Warstwa wodonośna	Budowa geologiczna
	SUW Falenica, ul. Bysławska 61, Warszawa			2,95 – 4,4 p.p.t. zwierciadło swobodne	300	0,000261 – 0,000729	czwartorzęd	Utwory pochodzenia rzecznego, głównie piaski, żwiry i pospółki bez przekładek z utworów nieprzepuszczalnych
1	ujęcie nr 1a	52° 09' 30,2" 21° 11' 43,9"	59,3	-	115	-	-	-
2	ujęcie nr 2a	52° 09' 32,8" 21° 11' 38,4"	51,0	-	70	-	-	-
3	ujęcie nr 3a	52° 09' 37,8" 21° 11' 35,5"	68,5	-	100	-	-	-
4	ujęcie nr 4	52° 09' 44,3" 52° 09' 44,3"	57,2	-	75	-	-	-
5	ujęcie nr 6	52° 09' 44,3" 21° 11' 46,6"	58,0	-	75	-	-	-
	SUW Radość, ul. Patriotów 216a, W-wa			2,0 – 6,0 p.p.t. zwierciadło swobodne	430	0,0002365 – 0,0006336	czwartorzęd	Utwory pochodzenia rzecznego, głównie piaski, żwiry i pospółki bez przekładek z utworów nieprzepuszczalnych
6	ujęcie nr 1a	52° 11' 44,9" 21° 10' 50,4"	59,8	-	100	-	-	-
7	ujęcie nr 2a	52° 11' 52,8" 21° 10' 41,4"	59,0	-	85	-	-	-
8	ujęcie nr 3a	52° 11' 48,9" 21° 10' 45,8"	59,0	-	70	-	-	-
9	ujęcie nr 4a	52° 11' 56,0" 21° 10' 34,4"	60,0	-	95	-	-	-
10	ujęcie nr 5a	52° 12' 01,7" 21° 10' 35,5"	60,0	-	108	-	-	-
	SUW Stara Miłosna, ul. Fabryczna, W-wa (Wesoła)			11,5 – 13,5 p.p.t. zwierciadło napięte	300		czwartorzęd	W części stropowej osady piaszczyste akumulacji rzecznej, w środkowej osady pochodzenia lodowcowego i wodno-lodowcowego. Na głębokości około 3 m przekładka z gliny o miąższość 8,5-10 m.
11	ujęcie nr 3	52° 13' 11,2" 21° 13' 45,8"	42,0	-	60	0,000314	-	-

za KIEROWNIK
ODDZIAŁU PRODUKCJI WODY
SUW FALENICA, RADOŚĆ, WESOŁA, WILANÓW
Piotr Czepułkowski


LOKALIZACJA STACJI UZDATNIANIA WODY NA TERENIE LEGIONOWA ZAZNACZONA KOLOREM
ZIELONYM: 1 - S.U.W. "Łajski", 2 - HYDROFORNIA "Piaski", 3 - S.U.W. "Jagiellońska"
N

PRZEDSIĘBIORSTWO WODOCIĄGOWO-KANALIZACYJNE
„LEGIONOWO" Sp. z o.o.
05-120 Legionowo, ul. Tadeusza Kościuszki 16A, tel: 022 774 10 62, tel/fax: 022 774 24 46
e-mail: pwklegionowo@pwklegionowo.com, www.pwklegionowo.com

PW-K/TNU/7357/2009 Legionowo, dn.13.11.2009r.

WPŁYNĘŁO 16.11.2009

SCOTT - WILSON Sp. z o.o.
ul.Rejtana 17
02-516 Warszawa

Dotyczy: modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego.

Przedsiębiorstwo Wodociągowo - Kanalizacyjne "Legionowo" Sp. z o.o. w załączeniu przekazuje materiały, o które występowaliście Państwo przy piśmie znak C21-WA-TA/PL-1500/2232/2009. Jednocześnie przepraszamy za dłuższy okres oczekiwania na odpowiedź - w chwili obecnej opracowywana jest dokumentacja związana z wykonaniem dodatkowego ujęcia wody w rejonie Stacji Uzdatniania Wody "Łajski" w Legionowie i część dokumentów była przekazana do biura projektowego.

23/11/2009 → Mgr. Kacz - DOE → odebrano 23.11.09 → a/a

Z poważaniem
PROKURENT
mgr inż. Barbara Chodak

LEGIONOWO

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIV Wydział Gospodarczy nr KRS 0000086648.
Wartość kapitału zakładowego Spółki 19 610 000,00 zł.
konto: ING Bank Śląski S.A. Oddział w Legionowie nr 21 1050 1012 1000 0005 0242 8410
NIP 536-00-12-717, REGON 010635430

(93)

Grodzisk Mazowiecki
Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o. o.

WPŁYNĘŁO
30.10.

30/10/2009
MAGDALENA KRAKOWSKA-DZIOSEK
a/a

TE/W 1954 /09 Grodzisk Maz 12.10.2009

Scott Wilson Sp. z o.o
Ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Wasz znak C21-WA-TA/PL15000/2232/2009

W odpowiedzi na pismo z dnia 10 września w sprawie lokalizacji ujęć podziemnych i stref ochronnych tych ujęć Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o. o informuje że na terenie miasta i gminy Grodzisk Mazowiecki eksploatuje ujęcia wody:
-ujęcie Cegielniana o wydajności 7296m^3/d w skład którego wchodzi 5 studni ujmujących poziom wód czwartorzędowych
-ujęcie Bałtycka o wydajności 1440 m^3/d jedna studnia oligoceńska
-ujęcie Wólka Grodziska o wydajności 2250m^3/d w skład którego wchodzą 3 studnie ujmujące oligoceński poziom wodonośny
-ujecie Czarny Las o wydajności 2160 m^3/d w skład którego wchodzą 2 studnie ujmujące czwartorzędowy poziom wodonośny
-ujęcie Chlebnia o wydajności 1920 m^3/d w skład którego wchodzą 3 studnie ujmujące oligoceński poziom wodonośny.
Na terenie miasta Milanówka zakład eksploatuje 3 ujęcia wody:
-ujęcie Kościuszki o wydajności 720 m^3/d w skład którego wchodzą 2 studnie ujmujące oligoceński poziom wodonośny
-ujęcie Długa o wydajności 1000m^3/ w skład którego wchodzą 2 studnie ujmujące oligoceński poziom wodonośny
-ujęcie Zachodnia o wydajności 1080 m^3/d w skład którego wchodzą 2 studnie ujmujące czwartorzędowy poziom wodonośny.
Ujęcia wody zostały przez nas oznaczone na mapie dołączonej do pisma .
Eksploatowane ujęcia posiadają wyznaczone strefy ochrony bezpośredniej z zakazami zgodnymi z art. 53 ustawy z 18 lipca 2001 Prawo Wodne.
W załączeniu przesyłamy kserokopie pozwoleń wodno-prawnych. ujęć będących w naszej eksploatacji.

Z poważaniem.
PREZES ZARZĄDU
mgr inż. Robert Lewandowski

Tadeusz Krakowski

Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. 05-825 Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4
KRS 0000321963 Sąd Rejonowy dla M. ST. Warszawy XIV Wydział Gospodarczy Kapitał zakładowy 29 771 000 PLN wniesiony w całości
NIP 5291762897, REGON 141717237, r-k bankowy PKO BP SA 09 1020 1055 9502 0133 4473
www.zwik-grodzisk.pl e-mail: zwik@zwik-grodzisk.pl

Starosta Grodzisk

Sp. z o.o.
Grodzisk Mazowiecki
23. 02. 2009
L. Dz. 6491
WPŁYNĘŁO

WOŚ.6223-113/09 Grodzisk Mazowiecki 11.02.2009 r.

Decyzja nr 18/09

Na podstawie art. 31 ust. 1 i 2, art. 32 pkt 1, art. 36 ust. 3 pkt 2, art. 37 pkt 1, art. 46 ust. 1 i 4, art. 122 ust. 1 pkt 1, art. 123 ust. 2 i 3, art. 125, art. 127 ust. 1, 2, art. 128 ust. 1, art. 131 ust. 1, 2 i 2b, art. 132 ust. 1, 2, 3 i 4 oraz art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), art. 104, 130 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 29 marca 2007 r. *w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi* (Dz. U. Nr 61, poz. 417), po rozpatrzeniu wniosku Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki, działającego z upoważnienia Burmistrza Miasta Milanówka, ul. Kościuszki 45, 05-822 Milanówek, o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z trzeciorzędowego piętra wodonośnego ujęciem, składającym się z dwóch studni, zlokalizowanym w Milanówku przy ulicy Długiej na działkach o nr ew. 36 i 37 obr. 06-06, w ilości: Q_{maxh}= 42 m^3/h, $Q_{śrd}$= 1000 m^3/d,

udzielam

Zakładowi Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki działającemu z upoważnienia Burmistrza Miasta Milanówka, ul. Kościuszki 45, 05-822 Milanówek, pozwolenia wodnoprawnego na:

I. pobór wód podziemnych z ujęcia składającego się z dwóch studni, zlokalizowanych w Milanówku przy ulicy Długiej na działkach o nr 36 i 37 obr. 06-06 w ilości:

Q_{maxh}= 42 m^3/h,
$Q_{śrd}$= 1000 m^3/d.

II. Pozwolenie wodnoprawne wydaje się na czas określony tj. do **dnia 16 lutego 2019r.**

III. Pozwolenia wodnoprawnego udziela się przy spełnieniu następujących warunków:
1. Utrzymywania w należytym stanie technicznym i sanitarnym otworu studziennego i wszystkich urządzeń wodociągowych.
2. Utrzymanie terenu ochrony bezpośredniej poprzez odpowiednie zagospodarowanie i utrzymanie oraz oznaczenie tablicami informacyjnymi.
3. Prowadzenia pomiarów ilości pobieranej wody, poprzez odczyt wskazań wodomierza w studni, z częstotliwością raz w miesiącu.
4. Wykonywania okresowych pomiarów wydajności i położenia zwierciadła wody podziemnej w studni z częstotliwością raz na rok oraz odnotowywania wyników pomiarów w książce eksploatacji studni.
5. Nie należy przekraczać przy poborze wody podziemnej wydajności eksploatacyjnej studni.
6. Przeprowadzania badań jakości wody dostarczanej do sieci wodociągowej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 29 marca 2007 r. *w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi* (Dz. U. Nr 61, poz. 417).
7. Przestrzegania zasad sanitarnej ochrony ujęcia.

IV. Pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Uzasadnienie

W dniu 18 grudnia 2008 r. wpłynął do Starosty Grodziskiego wniosek Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki działającego z upoważnienia Burmistrza Miasta Milanówka, ul. Kościuszki 45, 05-822 Milanówek, w sprawie wydania pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia składającego się z dwóch studni, zlokalizowanych w Milanówku przy ulicy Długiej na działkach o nr 36 i 37 obr. 06-06 w ilości: Q_{maxh}= 42 m^3/h, $Q_{śrd}$= 1000 m^3/d.

Pismem z dnia 05 stycznia 2009 r., znak: WOŚ.6223/1/09, zawiadomiono o wszczęciu postępowania administracyjnego i w tym samym dniu podano tę informację do publicznej wiadomości.

Zawiadomieniem z dnia 16 stycznia br., znak: WOŚ.6222-1/2/09, przedłużono termin załatwienia przedmiotowej sprawy.

W prowadzonym postępowaniu strony i osoby trzecie nie przedłożyły uwag i wniosków.

Ujęcie położone jest na działkach o nr ew. 36 – studnia nr 1 i 37 – studnia nr 2 obr. 06-06, zlokalizowanych na terenie miasta Milanówka przy ul. Długiej.

Eksploatacja studni nr 1 i nr 2, korzystających z oligoceńskiego poziomu wodonośnego, jest przemienna. Dla potrzeb wodociągu w Milanówku pracują również ujęcia przy ul. Zachodniej i Kościuszki, każde z nich eksploatuje po dwie studnie oligoceńskie.

Studnia nr 1 o głębokości 240,0 m, ujmuje za pomocą pompy głębinowej, wody oligoceńskie w ilości max. = 42,0 m^3/h przy depresji s_3=11,45 m, głębokość studni nr 2 wynosi również 240, 0 m, max. wydajności Q=42,0 m^3/h przy depresji s_3 = 11,50 m .

Pobierana woda posiada ponadnormatywną zawartość żelaza i magnezu oraz wskaźnik barwy, a ogólna ocena na podstawie składu wody wskazuje na brak oznak degradacji antropogenicznej.

W studniach zamontowane są pompy głębinowe HYDRO-VACUMtypu GC 1.02., które są uruchamiane w zależności od poziomu wody, w zlokalizowanym na terenie stacji wodociągowej, zbiorniku wody uzdatnionej.

Woda pobierana ze studni pompowana jest rurociągiem na mieszacz wodno – powietrzny, do którego wtłaczane jest sprężone powietrze. Następnie woda przefiltrowaniu trafia do zbiornika wody czystej, skąd za pomocą pompy II stopnia tłoczona jest do sieci miejskiej.

Płukanie filtrów sterowane jest ręcznie, i odbywa się wodą uzdatnioną w zależności od ilości filtrowanej wody co 2-2,5 tysiąca m^3, dla każdego filtru. Woda z płukania filtrów trafia do kanalizacji miejskiej.

Do pomiaru ilości pobieranej wody w obudowach studni zamontowano wodomierze typu PoWoGaz typu MW 100. Natomiast ilość wody tłoczona do sieci odczytywana jest na rurociągu tłocznym prowadzącym wodę do miasta.

Zgodnie z art. 131 ust. 2 i 2b, w związku z art. 122 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), do wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego dołączono:

- „Operat wodnoprawny na pobór wód podziemnych z trzeciorzędowego piętra wodonośnego ujęciem zlokalizowanym przy ulicy Długiej 18 w Milanówku" – wykonany przez „POL-OTTO Zakład Ochrony Środowiska" w grudniu 2008r. wraz z załącznikami.
- kopia dokumentacji hydrogeologicznej dla w/w ujęcia.

Przedłożona dokumentacja odpowiada wymaganiom przepisów art. 132 ust. 1, 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.). Na podstawie art. 140 ust. 1 ustawy *Prawo wodne* Starosta Grodziski jest organem właściwym do wydania pozwolenia wodnoprawnego we wnioskowanym zakresie.

Po przeanalizowaniu w/w dokumentów orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie, za moim pośrednictwem, do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, ul. Zarzecze 13 b w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

STAROSTA GRODZISKI

z up. STAROSTY
Andrzej Składanek
Wicestarosta

Otrzymują:
1. Burmistrz Miasta Milanówka
   ul. Kościuszki 45 05-822 Milanówek
2. Zakład Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki
   ul. Cegielniana 4 05-825 Grodzisk Mazowiecki
3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
   ul. Zarzecze 13b 03-194 Warszawa
4. a/a

sporządziła: Irmina Pietraszek

Stosownie do art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) jednostki samorządu terytorialnego zwalnia się od opłaty skarbowej.

Sp. z o.o.
Grodzisk Mazowiecki
20. 02. 2009
L. Dz. 6360
WPŁYNĘŁO

Starosta Grodziski

WOŚ.6223-5...../09

Grodzisk Mazowiecki ...12.02. 2009 r.

Decyzja nr ...16.../09

Na podstawie art. 31 ust. 1 i 2, art. 32 pkt 1, art. 36 ust. 3 pkt 2, art. 37 pkt 1, art. 46 ust. 1 i 4, art. 122 ust. 1 pkt 1 i 3, art. 123 ust. 2 i 3, art. 125, art. 127 ust. 1, 2 i 5, art. 128 ust. 1, art. 131 ust. 1, 2 i 2b, art. 132 ust. 1, 2, 3 i 4 oraz art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), art. 104, 130 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 29 marca 2007 r. *w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi* (Dz. U. Nr 61, poz. 417), po rozpatrzeniu wniosku Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki działającego z upoważnienia Burmistrza Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Kościuszki 32A, 05-825 Grodzisk Mazowiecki, o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na pobór wody podziemnej ze studni ujęciowej nr 3, zlokalizowanej w Grodzisku Mazowieckim przy ulicy Bałtyckiej na działce nr 88/2 obr. 23 w ilości Q_{maxh}= 60 m^3/h, $Q_{śrd}$= 1440 m^3/d, wykonanie urządzeń do poboru wody w postaci uzbrojenia studni nr 3 w pompę głębinową oraz wyposażenie studni nr 3 w obudowy studzienne naziemne wyposażone w głowicę, armaturę i urządzenia pomiarowe.

udzielam

Zakładowi Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki działającemu z upoważnienia Burmistrza Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Kościuszki 32A, 05-825 Grodzisk Mazowiecki, pozwolenia wodnoprawnego na:

I. pobór wody podziemnej ze studni ujęciowej nr 3, zlokalizowanej w Grodzisku Mazowieckim przy ulicy Bałtyckiej na działce nr 88/2 obr. 23 w ilości:

Q_{maxh}= 60 m^3/h,
$Q_{śrd}$= 1440 m^3/d,

II. wykonanie urządzeń do poboru wody w postaci:
1. uzbrojenia studni nr 3 w pompę głębinową typu G.C.5.04 firmy Hydro Vacuum (wraz z wyposażeniem) o wydajności: Q = 60,0 m^3/h, wysokości podnoszenia: H = 50,0m s.w i mocy: N = 11 kW;
2. wyposażenie studni nr 3 w obudowy studzienne naziemne wyposażone w głowicę, armaturę i urządzenia pomiarowe.

III. Pozwolenie wodnoprawne, w części dotyczącej poboru wody, wydaje się na czas określony tj. do **dnia 11 lutego 2019r.**

IV. Pozwolenia wodnoprawnego udziela się przy spełnieniu następujących warunków:
1. Utrzymywania w należytym stanie technicznym i sanitarnym otworu studziennego i wszystkich urządzeń wodociągowych.
2. Prowadzenia pomiarów ilości pobieranej wody, poprzez odczyt wskazań wodomierza w studni, z częstotliwością raz w miesiącu.
3. Wykonywania okresowych pomiarów wydajności i położenia zwierciadła wody podziemnej w studni z częstotliwością raz na rok oraz odnotowywania wyników pomiarów w książce eksploatacji studni.
4. Nie należy przekraczać przy poborze wody podziemnej wydajności eksploatacyjnej studni.
5. Przeprowadzania badań jakości wody dostarczanej do sieci wodociągowej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 29 marca 2007 r. *w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi* (Dz. U. Nr 61, poz. 417).
6. Przestrzegania zasad sanitarnej ochrony ujęcia.

V. Pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Uzasadnienie

W dniu 20 listopada 2008 r. wpłynął do Starosty Grodziskiego wniosek Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Cegielniana 4, 05-825 Grodzisk Mazowiecki działającego z upoważnienia Burmistrza Gminy Grodzisk Mazowiecki, ul. Kościuszki 32A, 05-825 Grodzisk Mazowiecki, w sprawie wydania pozwolenia wodnoprawnego na pobór wody podziemnej ze studni ujęciowej nr 3, zlokalizowanej w Grodzisku Mazowieckim przy ulicy Bałtyckiej na działce nr 88/2 obr. 23, w ilości Q_{maxh}= 60 m^3/h, $Q_{śrd}$= 1440 m^3/d, wykonanie urządzeń do poboru wody w postaci uzbrojenia studni nr 3 w pompę głębinową oraz wyposażenie studni nr 3 w obudowy studzienne naziemne wyposażone w głowicę, armaturę i urządzenia pomiarowe.

Pismem z dnia 02 grudnia 2008 r., znak: WOŚ.6222/297/08, wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia przedłożonego wniosku. W dniu 15 grudnia 2008 r. wpłynęło uzupełnienie przedłożonego wniosku.

W związku z powyższym, pismem z dnia 23 grudnia 2008r., znak: WOŚ.6222-318/08, zawiadomiono o wszczęciu postępowania administracyjnego i w tym samym dniu podano tę informację do publicznej wiadomości.

Zawiadomieniem z dnia 14 stycznia br., znak: WOŚ.6222-12/08, przedłużono termin załatwienia przedmiotowej sprawy.

W prowadzonym postępowaniu strony i osoby trzecie nie przedłożyły uwag i wniosków.

Stacja wodociągowa Bałtycka wchodzi w skład wodociągu grupowego Gminy Grodzisk Mazowiecki.

Ujęcie wody stanowi studnia nr 3 o głębokości 226 m, zlokalizowana na działce gminnej o nr ew. 88/2 obr. 23 w Grodzisku Mazowieckim, ujmująca za pomocą pompy głębinowej, wody oligoceńskie w ilości 60 m^3/h.

Pompę głębinową firmy Hydro – Vacuum typ GC.5.04 zamontowano na głębokości 35,0 m.

Ujmowana woda wymaga uzdatniania z uwagi, iż posiada ona skład fizykochemiczny nie odpowiadający wodzie do picia zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 29 marca 2007 r. *w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi* (Dz. U. Nr 61, poz. 417).

Stacja pracuje w układzie dwustopniowego pompowania, woda surowa tłoczona jest do mieszacza wodno – powietrznego, gdzie następuje jej natlenienie za pomocą sprężonego powietrza dostarczanego ze sprężarki. Jako wspomaganie napowietrzana, przewidziano dozowanie roztworu nadmanganianu potasu.

W następnej kolejności woda poddawana jest dwustopniowej filtracji z prędkością ok. 9,6 m/h na czterech pracujących automatycznie filtrach Ø 2000. Filtry I^0 wypełnione są złożem piaskowym, a filtry II^0 złożem katalityczno – piaskowym. Uzdatniona woda poddawana będzie okresowo dezynfekcji roztworem podchlorynu sodu. Do sieci woda po filtrach wtłaczana jest za pomocą pompy wspomagającej.

Płukanie filtrów odbywa się wodą uzdatnioną pobieraną z sieci wodociągowej.

Pomiar ilości wody surowej w studni nr 3 realizowany jest, zamontowanym w obudowie studni, wodomierzem śrubowym z nadajnikiem impulsów typ MW-100-NKO.

Pomiar ilości wody podawanej do sieci odbywać się będzie za pomocą przepływomierza elektromagnetycznego MAG5100W z licznikiem MAG5000, zamontowanym na rurociągu tłocznym pompy wspomagającej.

Pomiar ilości wody przeznaczonej do płukania filtrów realizowany będzie przepływomierzem sieciowym.

Do pomiaru wody podawanej na każdy filtr wykorzystywany będzie, zamontowany na każdym filtrze, przepływomierz elektromagnetyczny MAG5100W z licznikiem MAG5000.

Zgodnie z art. 131 ust. 2 i 2b, w związku z art. 122 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), do wniosku o wydanie pozwolenia wodnoprawnego dołączono:

- „Operat wodnoprawny – modernizacja SUW Bałtycka" – wykonany przez „Funam Sp. z o.o. we wrześniu 2008r. wraz z załącznikami.

Przedłożona dokumentacja odpowiada wymaganiom przepisów art. 132 ust. 1, 2, 3 i 4 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.). Stosownie do art. 127 ust. 5 tej ustawy odstąpiono od czasu obowiązywania niniejszej decyzji. Na podstawie art. 140 ust. 1 ustawy *Prawo wodne* Starosta Grodziski jest organem właściwym do wydania pozwolenia wodnoprawnego we wnioskowanym zakresie.

Po przeanalizowaniu w/w dokumentów orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie, za moim pośrednictwem, do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, ul. Zarzecze 13 b w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

STAROSTA GRODZISKI

z up. STAROSTY
Andrzej Składanek
Wicestarosta

Otrzymują:
1. Burmistrz Grodziska Mazowieckiego
   ul. Kościuszki 32A 05-825 Grodzisk Mazowiecki
2. Zakład Wodociągów i Kanalizacji Gminy Grodzisk Mazowiecki
   ul. Cegielniana 4 05-825 Grodzisk Mazowiecki
3. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
   ul. Zarzecze 13b 03-194 Warszawa
4. a/a

sporządziła: Irmina Pietraszek

Stosownie do art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) jednostki samorządu terytorialnego zwalnia się od opłaty skarbowej.

PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
Spółka z.o.o.
05-300 Mińsk Maz.,ul.Tuwima 1
tel.(0-25) 758-58-60, tel/fax 758-67-12
NIP 822-000-37 89 -1-

Mińsk Mazowiecki 05.10.2009r.

L.dz.TT/ 1981 /09

08.10.09 WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

W odpowiedzi na pismo C21-WA-TA/PL 1500/2232/2009 z dnia 10.09.2009r., Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. informuje, że pobór wody z ujęć dla miasta Mińsk Mazowiecki odbywa się w ramach

1. zasobów wód podziemnych zatwierdzonych dla naszego rejonu o obszarze 204 km^2 decyzją MOŚ,ZniL znak KDH/013/56/92 z dnia 09.07.1992r.
2. udzielonego decyzją Starosty Mińskiego znak OR.6223-16/05 z dnia 20.09.2005r. pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych, oraz zmiany do w/w decyzji z dnia 02.04.2009r.
3. każda studnia głębinowa użytkowana przez PWiK Sp z o.o. posiada wydzieloną zgodnie z decyzją Wojewody Siedleckiego znak OS.II.6226/9/98 z dnia 12.10.1998r. strefę ochronną.

W załączeniu przesyłamy kopie dokumentów wymienionych w pkt. 1, 2, 3 oraz fragmenty opisów z dokumentacji dotyczących informacji o warunkach hydrogeologicznych na omawianym terenie. Ponadto przesyłamy „Mapę Dokumentacyjną Rejonu Mińska Mazowieckiego" wraz z zestawieniem tabelarycznym, stanowiące załączniki dokumentacji geologicznej ustalającej zasoby wód podziemnych rejonu Mińska Mazowieckiego

Załączniki: jak w treści pisma

PREZES ZARZĄDU
mgr inż. Włodzimierz Samulik

Sprawę prowadzi
Zofia Banaszek tel. 0-25 759-69-64

W MIŃSKU MAZOWIECKIM
ul. Kościuszki 3
05-300 Mińsk Mazowiecki

Mińsk Mazowiecki, dnia 20-09-2005 r.

OR. 6223-16/05

Decyzja

Na podstawie art. 37 pkt. 1 i 2, art. 122 ust. 1 pkt. 1, art. 127 ust. 1 pkt. 1, 2 i 3, art. 128 ust. 1 pkt. 1, 4, 9 i 10, ust. 2 pkt. 3 i 4, art. 138 ust. 1, art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 roku Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229) po rozpatrzeniu wniosku Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. z Mińska Mazowieckiego o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód jakim jest pobór wód podziemnych oraz wprowadzanie do wód ścieków pochodzących ze stacji uzdatniania wody w Kędzieraku

orzeka się:

1. udzielić Przedsiębiorstwu Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., 05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Tuwima 1, dla potrzeb miejskiego wodociągu, na czas od 1-08-2005 r. do 31-08-2015 r., pozwolenia wodnoprawnego:
   1.1. na pobór wód podziemnych, w ilości q_h = 260 m^3/h i Q_{maxd} = 4860 m^3/d, z ujęcia składającego się z 5 otworów studziennych podających wodę na stację uzdatniania wody w Kędzieraku,
   1.2. na pobór wód podziemnych, w ilości q_h = 30 m^3/h i Q_{maxd} = 540 m^3/d, z ujęcia składającego się z 4 otworów studziennych podających wodę na stację uzdatniania wody w Mińsku Mazowieckim przy ul. Mireckiego,
   1.3. na wprowadzanie do wód rzeki Srebrnej ścieków pochodzących ze stacji uzdatniania wody w Kędzieraku, w ilości 70 m^3/d, wylotem kanalizacyjnym zlokalizowanym na prawej skarpie rzeki Srebrnej, 12 m w dół rzeki od mostu w drodze Nr 50 Mińsk Mazowiecki – Grójec, po uprzednim oczyszczeniu ich tak aby nie przekroczyły one dopuszczalnej wartości wskaźnika zanieczyszczeń: zawiesin ogólnych - 50,0 mg/l, BZT_5 - 30,0 mgO_2/l, $ChZT_{Cr}$ - 150,0 mgO_2/l i żelaza – 10 mgFe/l.
2. ustalić obowiązek, w okresie obowiązania niniejszego pozwolenia wodnoprawnego, prowadzenia przez Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., 05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Tuwima 1:
   2.1. pomiarów wydajności i poziomu zwierciadła wody w studniach w okresach czasu nie dłuższych niż pół roku,
   2.2. pomiaru ilości pobieranej wody za pomocą legalizowanych urządzeń pomiarowych a w przypadku uszkodzenia tych urządzeń ilości pobieranej wody określać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 stycznia 2002 r. w sprawie określenia przeciętnych norm zużycia wody (Dz. U. Nr 8 poz. 70),
3. ustalić obowiązek, w okresie obowiązywania niniejszego pozwolenia wodnoprawnego, ponoszenia przez Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Mińsku Mazowieckim pełnych kosztów związanych z utrzymaniem urządzenia wodnego jakim jest wylot kanalizacyjny ścieków ze stacji uzdatniania wody w Kędzieraku,
4. wygasić z urzędu, z dniem w którym niniejsza decyzja stanie się ostateczna, decyzję Starosty Mińskiego z dnia 5-02-2001 r. znak: OR. 6223-2-14/00 którą spółce z ograniczoną odpowiedzialnością Przedsiębiorstwu Wodociągów i Kanalizacji w Mińsku Mazowieckim, ul. Tuwima 1, wydano do dnia 31-01-2006 r. pozwolenie wodnoprawne

na wprowadzanie do wód rzeki Srebrnej ścieków ze stacji uzdatniania wody w Kędzieraku w ilości 130,0 m^3/d.

Uzasadnienie

Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. z Mińska Mazowieckiego wystąpiło wnioskiem z dnia 24-06-2005 r. o wydanie na okres 10 lat pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych i wprowadzanie do wód ścieków pochodzących ze stacji uzdatniania wody w Kędzieraku, gm. Mińsk Mazowiecki.

Do wniosku został dołączony operat wodnoprawny z wymaganą dokumentacją hydrogeologiczną oraz opis prowadzenia zamierzonej działalności sporządzony w języku nietechnicznym.

Po przeprowadzeniu oględzin ujęć wody podziemnej i zapoznaniu się z materiałem sprawy uznano, że pozwolenie wodnoprawne na szczególne korzystanie z wód jakim jest pobór wód podziemnych z czterech ujęć zlokalizowanych na terenie miasta Mińsk Mazowiecki i dwóch ujęć zlokalizowanych na terenie gminy Mińsk Mazowiecki oraz na wprowadzanie do wód ścieków pochodzących ze stacji uzdatniania wody w Kędzieraku, może być wydane.

Pobór wód podziemnych prowadzony jest z czterech jednostudziennych ujęć rozlokowanych na terenie miasta Mińsk Mazowiecki i z dwóch ujęć (5 studni) rozlokowanych na terenie gminy Mińsk Mazowiecki. Z terenu miasta wody podziemne z poszczególnych studni są tłoczone do stacji uzdatniania wody przy ul. Mireckiego, na terenie gminy wody są tłoczone do stacji uzdatniania wody w Kędzieraku. Dla eksploatowanych ujęć decyzją Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 9-07-1992 r. znak: KDH/013/5696/92 zasoby eksploatacyjne zostały zatwierdzone, wg stanu na II półrocze 1989 r. w łącznej ilości 1206,0 m^3/h z tym, że:

- dla ujęcia przy ul. Tartacznej (studnia Nr 6b) ustalono wydajność eksploatacyjną w ilości 44,0 m^3/h przy depresji s = 11,5 m,
- dla ujęcia przy ul. Konstytucji 3-go Maja (studnia Nr 2b) ustalono wydajność eksploatacyjną w ilości 16 m^3/h przy depresji s = 14,0 m,
- dla ujęcia przy ul. Siennickiej (studnia Nr 8) ustalono wydajność eksploatacyjną w ilości 30 m^3/h przy depresji s = 13 m,
- dla ujęcia przy ul. Mireckiego (studnia Nr 1a) ustalono wydajność eksploatacyjną w ilości 32,0 m^3/h przy depresji s = 9,5 m,
- dla ujęcia w miejscowości Gliniak gm. Mińsk Mazowiecki dla studnia Nr 1 ustalono wydajność eksploatacyjną w ilości 145 m^3/h przy depresji s = 16 m, a dla studni Nr 2 w ilości 70 m^3/g przy depresji s = 35 m,
- dla ujęcia w miejscowości Kędzierak gm. Mińsk Mazowiecki dla studni Nr 1a ustalono wydajność eksploatacyjną w ilości 52 m^3/h przy depresji s = 12, dla studni Nr 4 w ilości 51,5 m^3/h przy depresji s = 22,4 m, a dla studni Nr 5 w ilości 62 m^3/h przy depresji s = 21 m.

Teren wokół każdego ujęcia jest ogrodzony, studnie mają wyznaczoną strefę ochrony bezpośredniej, a szachty studni są zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Pobór wody jest opomiarowany, dokonywane na bieżąco odczyty z wodomierzy są zapisywane w prowadzonym rejestrze.

Powstające na stacji uzdatniania wody przy ul. Mireckiego ścieki z płukania filtrów są odprowadzane do kanalizacji ściekowej będącej własnością wnioskodawcy, natomiast ścieki z płukania filtrów na stacji uzdatniania wody w Kędzieraku są odprowadzane do wód rzeki Srebrnej co zostało uzgodnione administratorem wody Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział Sokołów Podlaski Inspektoratem w Mińsku Mazowieckim. Ścieki te mogą być wprowadzane do wód bez szkody dla wód, bowiem spełniają wymogi

określone w § 11 rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U . Nr 168 poz. 1763).

Mając powyższe na uwadze oraz, że nałożone obowiązki mają na celu ochronę wód przed ich marnotrawstwem i zanieczyszczaniem, a załączony do wniosku operat wodnoprawny opracowany w czerwcu 2005 r. przez mgr. Jerzego Radomskiego i mgr. inż. Michała Napiórkowskiego spełnia warunki określone w art. 132 ustawy Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z 2001 r.) orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 287 ust. 1, pkt. 2 i 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, 627 z 2001 r. ze zmianami) podmiot korzystający ze środowiska powinien prowadzić, aktualizowaną co pół roku, ewidencję zawierającą informacje o ilości i jakości pobranej wody podziemnej, oraz informację o ilości, stanie i składzie ścieków wprowadzanych do wód.

Pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Wojewody Mazowieckiego za pośrednictwem Starosty Mińskiego w terminie 14 dni od daty doręczenia.

z up. Starosty
Stanisław Smater
Inspektor
w Wydziale Ochrony
Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

1. Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.
   05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Tuwima 1.
2. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
   Oddział Sokołów Podlaski Inspektorat w Mińsku Mazowieckim
   05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Huberta 37
3. a.a.

Do wiadomości:

1 Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie
  Delegatura w Mińsku Mazowieckim
  05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Kościuszki 25a

Opracował: Inspektor - St. Smater
tel. (0 **25) 758-42-05 ÷ 09 w. 27

Mińsk Mazowiecki, dnia 02-04-2009 r.

OR. 6223-16/05

DECYZJA

Na podstawie art. 155 ustawy dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 roku Nr 98, poz. 1071) i art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239 poz. 2019) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 10-03-2009 r. znak: L.dz. TT/496/09 Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. z Mińska Mazowieckiego

orzekam

zmienić, za zgodą stron decyzję Starosty Mińskiego z dnia 20-09-2005 r. znak OR. 6223-16/05, którą udzielono pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód jakim jest pobór wód podziemnych oraz wprowadzanie ścieków pochodzących ze stacji uzdatniania wody „Kędzierak" w Mińsku Mazowieckim, w ten sposób, że:

1) punkt 1.1. sentencji decyzji otrzymuje brzmienie:

„ 1.1. na pobór wód podziemnych, w maksymalnej ilości 255 m^3 na godzinę i w średniej ilości 4860 m^3 na dobę, z ujęcia składającego się z 5 otworów studziennych podających wodę na stację uzdatniania wody „Kędzierak" w Mińsku Mazowieckim,"

2) punkt 1.2 sentencji decyzji otrzymuje brzmienie:

„ 1.2. na pobór wód podziemnych, w maksymalnej ilości 40 m^3 na godzinę i w średniej ilości 540 m^3 na dobę, z ujęcia składającego się z 4 otworów studziennych podających wodę na stację uzdatniania wody w Mińsku Mazowieckim przy ul. Mireckiego,"

Uzasadnienie

Dyrektor Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Mińsku Mazowieckim z wnioskiem z dnia 10-03-2009 r. znak: L. Dz. TT/496/09 wystąpił o zmianę decyzji, którą Przedsiębiorstwu Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., 05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Tuwima 1 udzielono pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych oraz na wprowadzanie do rzeki Srebrnej ścieków pochodzących ze stacji uzdatniania wody „Kędzierak" w Mińsku Mazowieckim. Do wniosku zostało dołączone: dokumentacja hydrogeologiczna studni Nr 1a i Nr 8, oraz kopia aneksu Nr 2 dla studni Nr 1a do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych, wchodzących w skład stacji uzdatniania wody przy ul. Mireckiego.

Zdaniem wnioskodawcy zmiana decyzji Starosty Mińskiego jest wynikiem sprecyzowania zakresu korzystania z wód określonych w punktach 1.1. i 1.2. sentencji decyzji zgodnie z art. 128 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, ze zmianami) oraz operatu wodnoprawnego stanowiącego załącznik wniosku do decyzji Starosty Mińskiego z dnia 20-09-2005 r. znak: OR. 6223-16/05. Pozostałe punkty sentencji decyzji Starosty Mińskiego z dnia 20-09-2005 r. znak: OR. 6223-16/05 pozostają w dotychczasowym brzmieniu.

Mając powyższe na uwadze i słuszny interes stron oraz, że zmiana w części decyzji nie wpłynie negatywnie na pracę ujęcia jak również nie narusza to dyspozycji art. 125 ust. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239 poz. 2019, ze zmianami) gdyż maksymalny godzinowy pobór wód podziemnych odpowiada ustalonym dla ujęć zasobom eksploatacyjnym, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie za pośrednictwem Starosty Mińskiego w terminie 14 dni od daty doręczenia.

P. W. i K.
05-300 Mińsk Maz., ul. Tuwima 1
dnia 24.04.08
L. dz. 831

z up. STAROSTY
Stanisław Smater
Inspektor
w Wydziale Ochrony Środowiska i Rolnictwa

OPWiK Sp. z o.o. Rok zał. 1935

OTWOCKIE PRZEDSIĘBIORSTWO WODOCIĄGÓW i KANALIZACJI Sp. z o.o.

05-400 Otwock, ul. Karczewska 48

Otwock dn. 21.10.2009 r.

L.dz. ..IW/82/5410/2009

26.10.09 WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana nr. 17
02-516 WARSZAWA

Dotyczy modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego

W odpowiedzi na pismo znak C21-WA-TA/PL1500/2232/2009, OTWOCKIE PRZEDSIĘBIORSTWO WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI Sp. z o.o. 05-400 Otwock ul. Karczewska 48, w załączeniu przesyła informacje oraz dane dotyczące lokalizacji ujęć wody eksploatowanych przez przedsiębiorstwo.

Z poważaniem

PROKURENT Główny Księgowy
mgr Grażyna Osica

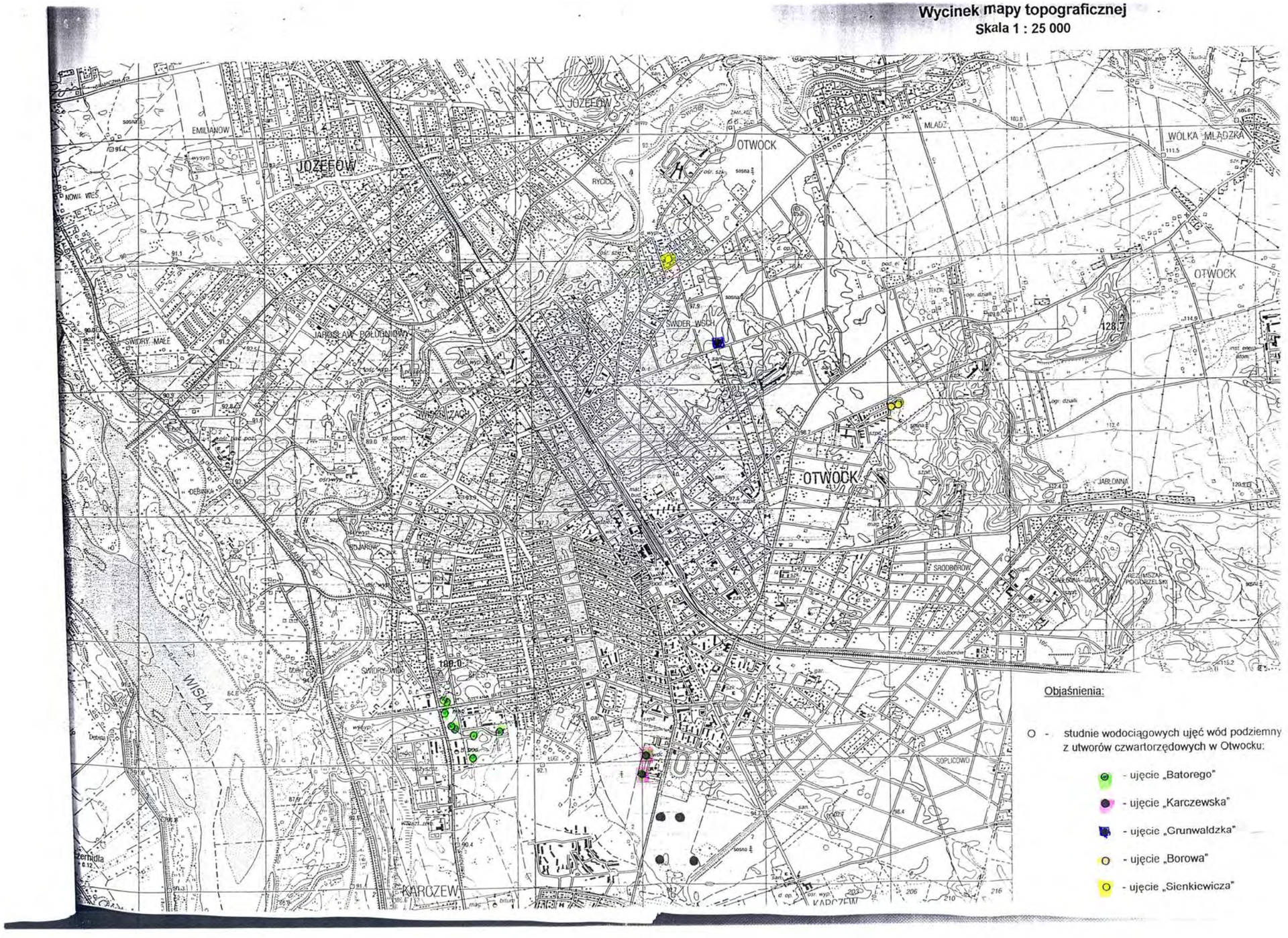
tel/fax (022) 779-42-96
tel: (022) 779-40-57
(022) 779-42-88
(022) 779-40-59
(022) 779-42-95

NIP: 532-19-54-266
REGON: 141152456

Internet
www.opwik.com

Jednostka Realizująca
Projekt
tel: (022) 779-42-96
Zgłoszenie awarii:
tel: (022) 779-42-95, (022) 779-48-78

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy, Sąd Gospodarczy XIV wydział KRS
Nr KRS 0000287447 ; Kapitał Zakładowy wynosi: 108.489.000zł.


Wycinek mapy topograficznej
Skala 1 : 25 000
JÓZEFÓW
EMILIANÓW
OTWOCK
WÓLKA MŁĄDZKA
MŁĄDZ
SWIDER WSCH.
JAROSŁAW POŁUDNIOWY
ŚWIDRY MAŁE
ŚWIDRY WIĘ
BREST
WISŁA
KARCZEW
SOBIENIE
SOPLICOWO
ŚRODBRÓW
JABŁONNA
Objaśnienia:
- studnie wodociągowych ujęć wód podziemny z utworów czwartorzędowych w Otwocku:
- ujęcie „Batorego"
- ujęcie „Karczewska"
- ujęcie „Grunwaldzka"
- ujęcie „Borowa"
- ujęcie „Sienkiewicza"

Zał. nr 1.

STAROSTA POWIATU
OTWOCKIEGO
ul. Górna 13 05-400 Otwock

S/RL i OŚ/ 6223 / 27 / 2004 r.

Otwock, dnia 19.08.2004 r.

Decyzja Nr 96/2004

Na podstawie art. 9 ust. 1. p-kt 15; art. 37 p-kt 1 i 2; art. 41 ust. 1 p-kt 1 i 2; art. 41 ust 1 p-kt 1 i 2; art. 42 ust. 1 i 3; art. 51; art. 52 ust. 1,2 i 3; art. 53 ust. 1, 2 i 3; art.122 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo Wodne (Dz. U. Nr 115 poz. 1229) w oparciu o Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi § 3 ust. 1; § 20 ust. 1 p-kt 1 i 2 ust. 2 i § 22 (Dz. U. Nr 212 poz. 1799) w związku z art. 104 Kpa. po rozpatrzeniu wniosku **Otwockiego Zakładu Wodociągów i Kanalizacji.**

Orzekam

I. Udzielić Otwockiemu Zakładowi Wodociągów i Kanalizacji w Otwocku, ul. Karczewska 48 pozwolenia wodno-prawnego na:

1. pobór wód podziemnych z utworów czwartorzędowych ze studni będących w eksploatacji ciągłej

przy ul. Batorego

studnia nr 2 o głęb. 35,2 m Qe = 60 m^3/h s = 3,4
k = 0,000154 m/s
studnia nr 2 a o głęb. 54,4 m Qe = 150 m^3/h s= 2,6 m
k = 0,000576
studnia nr 3 a o głęb. 40,0 m Qe = 88 m^3/h s = 3,0 m
studnia nr 3 b głęb. 49,0 m Q e = 120 m s = 5,0 m
k =0,000590 m/s
studnia nr 4a głęb. 46,0 m Qe = 147 m^3/h s = 3,0 m
k = 0,000520

studnia nr 5 głęb. 45,4 m Q e = 88,0 s = 3,0 m

studnia nr 7 głęb. 44,0 m Q e = 120 m^3/h s = 5,0 m
k = 0,000543 m/s
studnia nr 8 głęb. 46,0 m Qe = 110 m^3/h s = 2,5 m
studnie 2 i 2 a oraz 3 a i 3 b eksploatowane są przemiennie

przy ul. Karczewskiej

studnia nr 8 głęb. 41,5 m Qe = 100 m^3/h s = 3,0 m
k = 0,000420 m/s
studnia nr 9 głęb. 44,0 m Qe = 100 m^3/h s = 3,0 m
k = 0,000580 m/s

VERTE

przy ul. Sienkiewicza

studnia nr 1 głęb. 31,0 m Q e = 30 m^3/h s = 1,5 m
k = 0,000524 m/s

przy ul. Grunwaldzkiej

studnia nr 1 głęb. 40,0 m Q e = 110 m^3/h s = 3,0 m
k = 0,000543 m/s

przy ul. Borowej (eksploatowane przemiennie)

studnia nr 3 głęb. 44,2 m Q e = 60,0 m^3/h s = 5,2 m
k = 0,000300
studnia nr 4 głęb. 58,0m Q e = 40,0 m^3/h s = 5,0 m
k = 0,000185 m/s

2. Odprowadzanie oczyszczonych ścieków do rzeki Jagodzianki w km: 1 + 200 w ilości:
Q śrd = 14000 m^3/d
Q max.d = 15000 m^3/d

II. Pozwolenia wodno-prawnego udziela się z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:
1. Wody w eksploatowanych studniach głębinowych nr 8, 2 a, 3b, 4 a, 5, 7 i 8 --
   - (ujecie „Batorego") nr 8 i 9 (ujęcie „Karczewska")
   - nr 1 (ujęcie „Grunwaldzka") nie włączone do eksploatacji
   - nr 1 (ujęcie „Sienkiewicza")
   - nr 3 i 4 (ujęcie „Borowa" pracujące przemiennie)

   nie odpowiadają wymogom Rozporządzenia Ministra z dnia 19 listopada 2002 r. (Dz. U. Nr 203 poz. 1718) ze względu na ponadnormatywną zawartość żelaza i manganu podlegają uzdatnianiu w stacjach uzdatniania wody.
2. Przeprowadzenia okresowych badań jakości wody w celu stwierdzenia jej przydatności do spożycia.
3. Utrzymanie w należytym stanie technicznym urządzeń do poboru i rozprowadzania wody, oraz stref ochrony sanitarnej bezpośredniej.
4. Rejestrowanie ilości pobieranej wody poprzez odczytanie i notowanie wskazań wodomierzy jeden raz w miesiącu.
5. Prowadzenie rejestru ilości usuwanych osadów.
6. Prowadzenie książki eksploatacji i awarii.
7. Podstawowe wskaźniki zanieczyszczeń w ściekach nie mogą przekraczać wartości:
   BZT_5 – 15 mg/l
   $CHZT_{CR}$ – 125 mg/l
   zawiesina ogólna – 35 mg/l

azot ogólny - 10 mg/l
fosfor ogólny - 1,0 mg/l

8. Próbki ścieków odpływających z oczyszczalni należy pobierać w regionalnych odstępach czasu w ciągu roku stale w tym samym miejscu.
9. Prowadzenia regularnych pomiarow ilości ścieków i osadów oraz rejestracji i archiwizacji pomiarów.
10. Utrzymania w czystości i porządku terenów stacji uzdatniania wody.
11. Przeprowadzanie średniodobowych badań próbek ścieków surowych zakresie oczyszczonych min. dwa razy zakresie każdym miesiącu danego roku w zakresie :
BZT$_5$, ChZT –Cr, zawiesiny ogólnej, azotu ogólnego, fosforu ogólnego oraz innych wskaźników wg potrzeb.
12. Obserwacje zmian obciążenia oczyszczalni liczonego jako RLM dla dostosowania jej do warunków przy obciążeniu powyżej 1000 000 RLM.
13. Eksploatacja obiektów i urządzeń gospodarki wodno- ściekowej prowadzić zgodnie z przedstawionymi operatami wodno-prawnymi (oprac. czerwiec 2004 r.) autorstwa: mgr inż. Janina Lorek i mgr Michał Ćwiertniewski.

III. **Pozwolenie wodno-prawne udziela się na czas określony t.j. do dnia 20 lipca 2014 r.**

Pozwolenie wodno-prawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

IV. **Integralną część decyzji stanowią operaty wodno-prawne dla oczyszczalni ścieków w Otwocku wg autorstwa mgr Michała Ćwiertniewskiego i mgr inż. Janiny Lorek (opracowania z czerwca 2004 r.**

Uzasadnienie

Otwocki Zakład Wodociągów i Kanalizacji wystąpił z wnioskiem o wydanie pozwolenia wodno-prawnego w dniu na pobór wód ze studni głębinowych w utworach czwartorzędowych zlokalizowanych na terenie Otwocka oraz na odprowadzenie ścieków z oczyszczalni do rzeki Jagodzianki.
Dotychczasowa eksploatacja obiektów i urządzeń gospodarki wodno-ściekowej prowadzona jest w oparciu o wydane decyzje **Starosty Otwockiego** ***nr 24/2002; nr 50/01 oraz Urzędu Wojewódzkiego nr OSL – I – 6210/1576/79/92***
W latach 2001 -2004 dokonano modernizacji i rozbudowy stacji uzdatniania wody i sieci wodociągowych, zastosowano dodatkowo osadniki wstępne dla zwiększenia efektów oczyszczania ścieków w oczyszczalni.
W części biologicznej oczyszczania wprowadzono proces defosfatacji i denitryfikacji, który przy zastosowaniu mieszadeł wymusi ruch ścieków utrzymując osady w zawieszeniu.

SZLAKI MIGRACJI ZWIERZYNY

Polski Związek Łowiecki

Zarząd Okręgowy w Warszawie

171

Ldz. 1977/2009-OD

Warszawa, dnia 7 stycznia 2010 roku.

18.01.2010
WPŁYNĘŁO

Scott Wilsson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Zarząd Okręgowy PZŁ w Warszawie przesyła w załączeniu mapę z oznaczonymi miejscami migracji zwierzyny na przewidzianych do modernizacji i rozbudowy liniach kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego. Informacje zostały zamieszczone na podstawie uwag przekazanych przez dzierżawców odwodów łowieckich. Nieuwzględniono natomiast ewentualnych wypadków kolejowych z udziałem zwierząt dziko żyjących, gdyż tego typu informacji nie posiadamy.

Z poważaniem

Z-ca Przewodniczący
Zarządu Okręgowego PZŁ
w Warszawie
dr inż. Wojciech Cieplak

ul. Szymczaka 5, 01-227 Warszawa
tel./fax (22) 825-30-03, (22) 825-66-10, (22) 631-25-75
NIP: 526-030-04-63
Nr konta: 89 1050 1038 1000 0022 4999 1445
www.pzl.waw.pl

109

Nadleśnictwo Chojnów

Nadleśnictwo Chojnów, Pilawa, ul. Klonowa 13, 05-532 Baniocha, tel /0-22/ 756 72 75, 756 72 08, 727 57 52,
727 54 22, 0-607 614 407, fax. wew. 130, NIP 123-00-14-006

Pilawa, dnia 19 listopada 2009 r.

Zn.Spr.: ZG2-2110-30/2009/ 8700

23.11.2009
WPŁYNĘŁO

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

Dotyczy: szlaków migracji zwierząt.

W nawiązaniu do Państwa pisma, znak sprawy: C21-WA-TA/PL1500/2232/2009 dotyczącego wskazania na załączonej mapie ewentualnych szlaków migracji zwierząt przecinających modernizowane linie kolejowe, Nadleśnictwo Chojnów przesyła mapę z zaznaczonymi ewentualnymi szlakami migracji. Ponadto informujemy, iż nie posiadamy danych dotyczących upadków zwierząt w związku z odbywającym się ruchem kolejowym na obszarze obejmującym zasięg terytorialny Nadleśnictwa.

23/11/2009 → MAG. KACZ. DOC. → P-GLIWICE 23.11. → a/a →

Z poważaniem

NADLEŚNICZY
mgr inż. Sławomir Mydłowski

(66)

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe
Nadleśnictwo Jabłonna
ul. Wiejska 20; 05-110 Jabłonna
tel./0 22/ 774 49 33 fax: /0 22/ 774 45 96

znak sprawy: **ZG5-75-1523/24/2009**/1927

Jabłonna, dnia 2 października 2009 r.

dot: modernizacji kolei

WPŁYNĘŁO 9/10.09

Scott Wilson Sp z o.o.
ul. Rejtana 17
02-516 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 10.09.2009 r. zn.spr. C21-WA-TA/PL1500/2232/2009 informuję, że na następujących odcinkach modernizowanej linii kolejowej na terenie Nadleśnictwa Jabłonna występują szlaki migracji zwierząt leśnych (dzików i saren) oraz kolizje z nimi (oznaczone na mapie cyframi jak w piśmie) :

1. Leśnictwo Bukowiec – migracje oraz kolizje
2. Leśnictwo Bagno – migracje (na całym odcinku kolei biegnącym przez teren leśny)
3. Leśnictwo Bagno – migracje
4. Leśnictwo Pomiechówek – migracje i kolizje

W załączeniu : otrzymana mapa z naniesionymi punktami 1-4

8/10/2009 → ODLG. → MAG. KACZANOWSKA - DOŁĄCZY 09.10. → a/a

NADLEŚNICZY
Nadleśniczy
Nadleśnictwa Jabłonna
mgr inż. Andrzej Grzywacz

Nas.dsl.

www: http://jablonna.warszawa.lasy.gov.pl/
e-mail: jablonna@warszawa.lasy.gov.pl

INFORMACJE O PLANOWANYCH INWESTYCJACH W REJONIE WWK PRZEZ GDDKiA

GDDKiA
Tomasz Rudnicki
Z-ca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad

Warszawa, 25.06.2010 r.

GDDKiA/DPI/WW/PS/4117/538/10

30.06.10

Pan Rafał Poborski
Dyrektor ds. Projektów
Doradczych i Infrastrukturalnych

Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17, 02-516 warszawa

W nawiązaniu do pisma nr C21-WA/PL1500/1113/2010 z dnia 09.06.2010 r. dotyczącego udostępnienia informacji o planowanych inwestycjach w rejonie Warszawskiego Węzła Kolejowego (WWK) w celu analizy możliwości wystąpienia oddziaływania skumulowanego , Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) informuje, że docelowy układ komunikacyjny dróg ekspresowych i autostrad na terenie całego kraju został ustalony Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20.10.2009 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Obecnie GDDKiA realizuje Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012 zatwierdzony uchwałą Rady Ministrów nr 169/2007 z dnia 25.09.2007 r.

Zgodnie, z ww. Programem przedstawiam orientacyjne miejsca przecięcia elementów WWK z planowanymi lub realizowanymi drogami krajowymi:

1. Droga ekspresowa S2
   - Warszawa Ursus – Józefinów
   - Warszawa Okęcie – Warszawa Dawidy
   - Warszawa Międzeszyn – Falenica
2. Droga ekspresowa S17
   - Warszawa Rembertów – Wesoła
   - Warszawa Rembertów – Zielonka Bankowa
   - Ząbki – Zielonka
3. Droga krajowa S79
   - Warszawa Żwirki i Wigury – Warszawa Dawidy – możliwość wystąpienia oddziaływania skumulowanego
4. Autostrada A2 – od (w. Lubelska – Kukuryki) i (węzeł Konotopa)
   - Halinów – Cisie
   - Gołąbki – Ożarów Mazowiecki

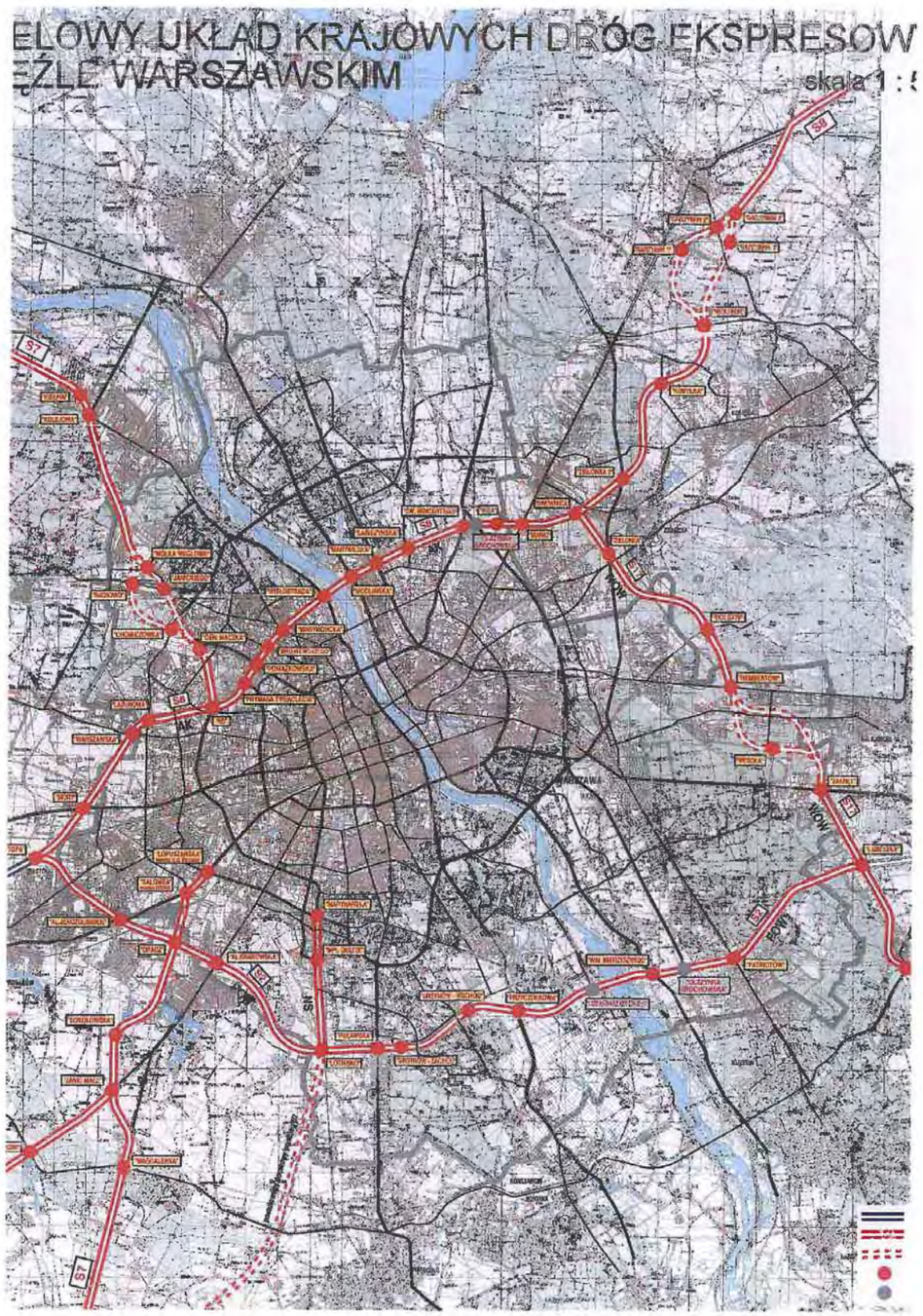
Ponadto informuję, że Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt planowanych do realizacji zadań w ramach kolejnej perspektywy budżetowej dla której GDDKiA konsultuje strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko.

Dodatkowo informuję, że szczegółowe informacje o stanie przygotowania inwestycji są dostępne w Warszawskim Oddziale GDDKiA bądź na ogólnodostępnych stronach internetowych:

- GDDKiA - www.drogi.waw.pl, www.gddkia.gov.pl
- Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji - www.siskom.waw.pl.

Z-CA GENERALNEGO DYREKTORA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Magdalena Jaworska

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad


ELOWY UKŁAD KRAJOWYCH DRÓG EKSPRESOW
ŹLE WARSZAWSKIM
skala 1 :
S8
S7
S2
S50
S17
POW

POMIARY HAŁASU KOLEJOWEGO

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

AB 1162

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-02

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia nr 8, odcinek Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 18-19.06.2010 *Godziny pomiarów:* 15:30 – 7:00

Sprawozdanie sporządził: Roman Gołębiewski

Sprawozdanie autoryzował: Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem"* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów"
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	110/2009 z dn. 2009.04.04
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.7 [dB]	po pomiarze: 6.7 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:10	godzina: 6:45		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.2 [dB]	po pomiarze: 0.3 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:10	godzina: 6:50		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 8, odcinek Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie		
Kilometraż	6+300		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC 60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	wykop o głębokości 4 metrów		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P1**			
adres punktu pomiarowego	**Warszawa, ul. Mołdawska**			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	20°58'31.51"	N:	52°11'41.20"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	20°58'32.16"	N:	52°11'42.93"
odległość od osi torowiska [m]	68	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	po stronie wykonywania pomiarów teren płaski.	
powierzchnia terenu	pomiędzy linią kolejową a zabudową mieszkalna znajdował się pas zieleni z licznymi krzewami i niewielkimi drzewami.	
zabudowa	teren miejski – zabudowa wielorodzinna – głównie 4 kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny mieszkaniowo – usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	osiedle budynków wielorodzinnych 4 kondygnacyjnych	osiedle budynków wielorodzinnych 4 kondygnacyjnych
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	68	>80
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	12	12
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	17	2	80	240
Pasażerskie lokalne	39	7	70.5	68.8
towarowe	2	6	40	500
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	22	29	25
wilgotność względna [%]	42	48	44
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1004	1004	1004
prędkość wiatru [m/s]	0.0	1.9	0.5
kierunek wiatru [stopnie]	180	270	240

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	61.9 ± 1.1 dB	–	–
noc	59.0 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	48.5 ± 1.1 dB	60	-
noc	50.6 ± 1.1 dB	50	0.6

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

NIE MOŻNA STWIERDZIĆ ANI ZGODNOŚCI ANI NIEZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski (podpis i pieczątka)
dr Tomasz Kaczmarek (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/2

TABELA 1

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	16:13	75.3	95.8	75.3	PL	2
2	16:23	65.5	91.3	71.2	PL	2
3	16:28	68.0	93.3	70.6	PL	1
4	16:45	73.3	89.1	73.3	PL	2
5	16:55	79.5	94.2	75.3	PL	2
6	17:06	75.3	97.9	77.4	PL	2
7	17:20	72.3	90.6	70.7	PL	2
8	17:28	61.8	92.2	72.4	PL	1
9	17:41	51.9	91.9	72.9	PL	1
10	17:54	90.5	88.2	71.1	PL	2
11	18:10	61.8	87.8	70.1	PL	2
12	20:49	30.6	85.6	70.8	PL	1
13	21:08	60.7	95.2	78.8	PD	1
14	21:19	36.5	84.1	71.0	PL	2
15	21:33	62.8	84.7	70.3	PL	1
16	21:51	65.6	94.2	77.7	PD	2
17	22:25	61.6	85.7	69.9	PL	1
18	22:37	47.0	83.3	67.6	PL	2
19	22:51	66.9	98.8	82.0	PD	1
20	23:07	55.5	91.6	78.0	TOW	2
21	23:32	67.5	85.0	69.6	PL	2
22	23:45	74.0	91.9	75.9	specjalny	2
23	23:54	64.0	84.6	68.6	PL	1
24	00:13	94.7	97.6	80.5	PD	2
25	03:37	35.2	83.8	68.3	specjalny	1
26	04:03	52.3	94.6	79.9	TOW	2
27	04:59	121.8	97.8	83.6	PD	2
28	05:09	86.6	88.7	72.9	PL	2
29	05:16	45.6	84.1	68.1	PL	1
30	05:24	82.7	88.7	74.1	PL	2
31	05:28	80.6	96.4	80.9	PD	1
32	05:44	63.0	88.6	73.7	PL	1
33	05:57	39.9	80.5	65.0	PL	1
34	05:59	76.4	90.0	73.9	PL	2
35	06:16	55.9	84.3	69.6	PL	2
36	06:20	54.7	88.2	74.0	PL	1
37	06:42	75.0	95.4	80.0	PD	2

*) PL – pasażerskie lokalne, PD – pasażerskie dalekobieżne, TOW - towarowe
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-02

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 2/2

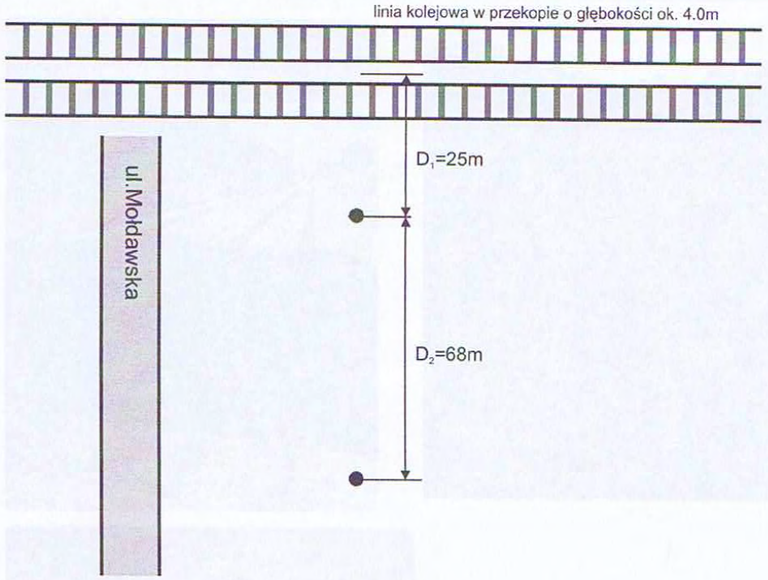
Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski	dr Tomasz Kaczmarek
(podpis)	(podpis)
(imię i nazwisko)	
..... (podpis)	18.06.2010 *data*

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-02

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/2

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



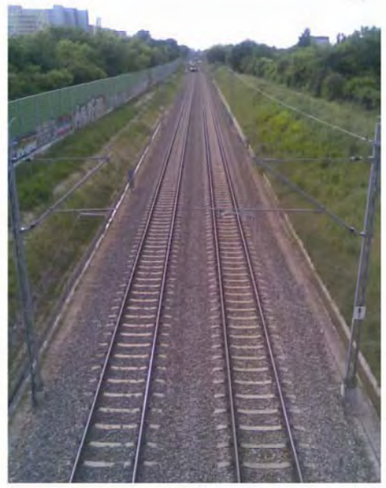
ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-02

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/2

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO







ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-02

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

AB 1162

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-03

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia nr 447, odcinek Warszawa Włochy – Józefinów**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy:

Data pomiarów: 18.06.2010 *Godziny pomiarów:* 15:00 – 22:10

Sprawozdanie sporządził: Piotr Pękala

Sprawozdanie autoryzował: Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU ... 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE ... 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH ... 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU ... 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH ... 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU ... 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO ... 5
8. PARAMETRY RUCHU ... 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE ... 5
10. WYNIKI POMIARÓW ... 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI ... 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW ... 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem"* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów"
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	185/2010	nr 1121/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4857	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	186/2010	nr 1122/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4888	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 0.3 [dB]	po pomiarze: 0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 14:00	godzina: 22:15		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.1 [dB]	po pomiarze: 0.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 14:00	godzina: 22:15		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 447, odcinek Warszawa Włochy - Józefinów		
Kilometraż	8+350		
liczba torów	4	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC 60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	Sprężyste (2 bliższe tory od str p. pom.), „na sztywno" (2 dalsze tory)		
rodzaj podkładów	drewniane (2 bliższe tory od str p. pom.), betonowe (2 dalsze tory)		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	nasyp o wysokości 0.5 do 1 metra		
stan torowiska	na 2 bliższych torach w znacznym stopniu zużyte podkłady drewniane, na 2 dalszych torach stan torowiska dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P2**			
adres punktu pomiarowego	**Warszawa, ul. Wiosny Ludów**			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	20°53'50.49"	N:	52°12'01.22"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	20°53'50.17"	N:	52°12'01.00"
odległość od osi torowiska [m]	38	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski.	
powierzchnia terenu	pomiędzy linią kolejową a zabudową mieszkalną znajdował się pas zieleni oraz droga asfaltowa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2 kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny mieszkaniowo – usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	tereny przemysłowe
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	38	-
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	-
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	92	10	108.2	185
Pasażerskie lokalne	7	1	76.6	130
towarowe	3	10	40	500
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	22	29	25
wilgotność względna [%]	42	48	44
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1004	1004	1004
prędkość wiatru [m/s]	0.0	1.9	0.5
kierunek wiatru [stopnie]	180	270	240

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	69.4 ±1.1 dB	–	–
noc	63.8 ±1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	66.9 ±1.1 dB	60	6.9
noc	61.4 ±1.1 dB	50	11.4

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze dziennej i nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Kokowski *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* *(podpis i pieczęć)*
dr Piotr Pękala *(podpis)*	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/2

TABELA 1

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	15:08	115.4	99.7	97.1	PD	3
2	15:12	52.0	97.6	95.5	PL	3
3	15:14	53.6	90.9	89.4	PL	1
4	15:18	110.1	89.9	87.8	PL	2
5	15:19	91.7	92.3	90.0	PL	4
6	15:22	77.8	82.9	82.0	PL	1
7	15:25	131.1	90.6	88.8	PD	3
8	15:26	83.8	88.6	86.2	PL	2
9	15:29	92.8	99.0	96.1	PL	4
10	15:29	71.4	88.9	87.0	PL	1
11	15:31	146.2	93.5	91.2	PD	3
12	15:33	94.2	96.4	93.7	PD	4
13	15:47	133.3	97.7	94.8	PL	3
14	15:49	75.6	89.7	87.5	PL	2
15	15:50	42.4	85.9	83.6	PL	2
16	15:55	73.5	92.2	90.3	PL	1
17	15:58	81.5	91.1	89.0	PL	2
18	16:00	104.4	93.3	90.8	PD	4
19	16:00	88.7	94.1	92.9	PL	1
20	16:04	92.8	93.2	90.9	PL	4
21	16:11	75.4	90.8	89.6	PL	1
22	16:14	100.1	82.7	80.5	PL	2
23	16:15	100.5	100.3	97.1	PD	4
24	16:19	107.2	84.1	83.2	PL	1
25	16:20	77.1	87.2	85.4	PL	2
26	16:22	122.4	100.2	98.0	PL	3
27	16:23	88.7	88.5	85.7	PD	4
28	16:26	80.4	93.5	90.6	PD	4
29	16:29	77.3	97.9	95.4	PL	4
30	16:30	80.4	91.1	89.7	PL	1
31	16:33	82.9	89.3	87.3	PL	2
32	16:37	113.2	99.7	96.5	PL	4
33	16:40	91.0	98.5	96.2	PD	4
34	16:42	78.8	88.2	86.5	PL	2
35	16:45	110.1	86.5	86.1	PD	1
36	16:45	38.8	86.2	84.2	PL	2
37	16:52	28.4	80.8	78.9	PL	2
38	16:56	118.8	92.3	90.0	PL	3
39	17:00	82.9	95.0	93.5	PL	1
40	17:01	85.8	87.3	85.2	PL	2
41	17:02	104.4	96.8	94.7	PD	4
42	17:03	74.2	92.6	91.0	PL	1
43	17:07	72.0	87.6	85.6	PL	2
44	17:10	72.2	92.1	90.2	PL	1

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 2/2

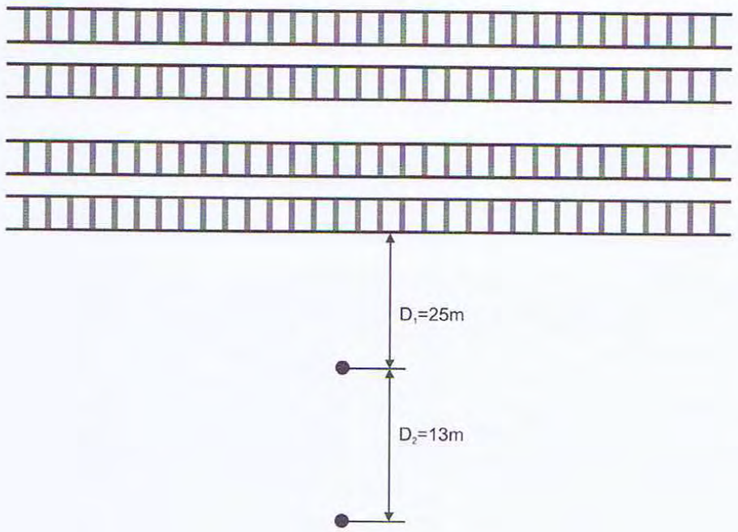
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
45	17:12	91.7	82.4	80.6	PL	2
46	17:19	72.7	89.0	88.0	PL	1
47	17:20	89.3	100.4	97.7	PD	4
48	17:24	72.2	89.6	87.7	PL	2
49	17:24	100.5	97.8	95.4	PD	4
50	17:28	109.6	93.1	90.8	PL	3
51	17:29	74.2	82.6	81.9	PL	1
52	17:33	94.2	96.9	94.4	PD	4
53	17:37	102.6	98.8	96.5	PD	4
54	17:38	119.4	90.0	87.2	PD	3
55	17:38	86.8	90.2	88.1	PL	2
56	17:40	90.7	93.3	90.8	PL	4
57	17:43	80.4	92.1	89.6	PL	2
58	17:44	86.8	94.3	92.9	PL	1
59	17:49	95.3	88.8	87.4	PL	2
60	17:49	148.9	97.8	95.3	PD	3
61	17:52	80.4	92.4	90.7	PL	1
62	17:57	75.8	92.6	91.2	PL	1
63	17:58	140.2	99.3	97.0	PD	3
64	18:01	82.0	93.0	90.7	PL	2
65	18:03	77.1	95.4	93.8	PL	1
66	18:05	110.6	98.8	96.2	PD	4

*) – PL – pasażerskie lokalne, PD – pasażerskie dalekobieżne
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

Badania przeprowadzili:	
dr Piotr Pękala	dr Piotr Kokowski
(podpis)	*(podpis)*
(imię i nazwisko)	
(podpis)	18.06.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-03

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-03

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-03

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ. KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-04

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia nr 2, odcinek Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 05.07.2010 *Godziny pomiarów:* 15:15 – 21:05

Sprawozdanie sporządził: Tomasz Kaczmarek

Sprawozdanie autoryzował: Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04.04.2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	110/2009 z dnia 04.04.2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10.06.2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07.04.2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07.04.2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.4 [dB]	po pomiarze: 6.3 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:00	godzina: 21:10		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: 0.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:00	godzina: 21:10		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 2, odcinek Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna		
Kilometraż	19+250		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC 60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	w poziomie terenu –odcinkowo nasyp do 0.5m		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P3**			
adres punktu pomiarowego	**Sulejówek, ul. Dworcowa**			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	21°16'2.33"	N:	52°15'1.8"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	21°16'2.65"	N:	52°15'0.77"
odległość od osi torowiska [m]	55	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski.	
powierzchnia terenu	Pomiędzy linią kolejową a zabudową mieszkalną znajdował się pas zieleni z licznymi krzewami i niewielkimi drzewami.	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2 kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny mieszkaniowo – usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	jednorodzinna	jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	55	Około 50
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	19	23
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	Ok. 80	Ok.100

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	30	3	86.9	157.1
Pasażerskie lokalne	127	22	73.7	103.3
towarowe	2	10	40.0	500
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	27.2	30.4	28.3
wilgotność względna [%]	31	42	37.6
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1011.5	1012.7	1012.0
prędkość wiatru [m/s]	0.0	1.8	0.7
kierunek wiatru [stopnie]	60	165	120

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	69.0 ± 1.1 dB	–	–
noc	64.2 ± 1.1 dB	–	–
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	65.2 ± 1.1 dB	60	5.2
noc	60.4 ± 1.1 dB	50	10.4

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze dziennej i nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* (podpis i pieczątka)
dr Tomasz Kaczmarek (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/1

TABELA 1

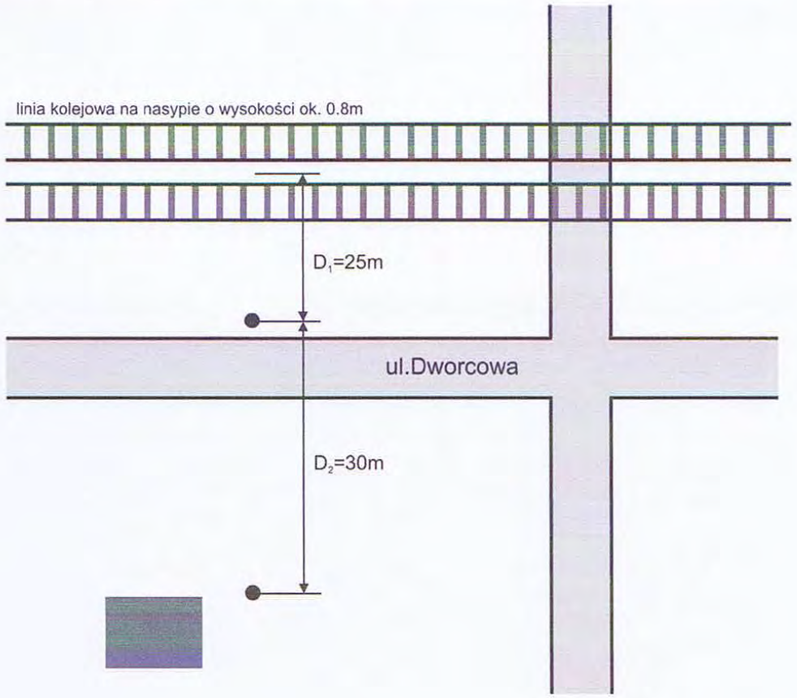
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	15:29	70.6	98.6	94.3	PL	1
2	15:31	82.1	80.1	75.3	PL	2
3	15:36	101.9	100.5	96.4	PD	1
4	15:43	80.0	95.7	92.7	PL	1
5	15:53	97.3	82.4	77.8	PL	2
6	15:55	70.8	94.4	90.2	PL	1
7	16:00	81.2	93.3	89.7	PL	2
8	16:11	88.5	82.7	79.0	PL	1
9	16:23	107.5	100.2	96.7	PD	1
10	16:25	64.9	89.9	85.7	PL	2
11	16:30	89.6	87.8	84.0	PL	1
12	16:32	80.0	79.1	75.4	PL	2
13	16:35	73.2	92.0	88.1	PL	1
14	16:43	66.9	96.6	92.7	PL	1
15	16:48	21.2	82.1	77.7	PL	1
16	16:53	60.8	93.1	89.4	PL	1
17	16:54	73.7	83.1	78.8	PL	2
18	17:01	61.7	92.4	88.2	PL	2
19	17:02	74.2	81.8	77.8	PL	1
20	17:08	77.1	95.1	91.1	PL	1
21	17:13	60.7	88.8	84.6	PL	2
22	17:29	92.7	87.2	83.2	PL	1
23	17:30	91.1	81.1	77.1	PL	2
24	17:33	65.7	97.4	93.3	PL	1
25	17:40	72.7	93.7	89.4	PL	2
26	17:44	57.1	92.9	88.8	PL	1
27	17:49	79.7	82.8	78.7	PL	2
28	17:50	72.5	90.4	86.0	PL	1
29	17:57	64.1	94.4	90.0	PD	1
30	18:07	59.5	91.8	87.7	PL	1
31	18:08	61.4	92.5	88.4	PL	2
32	18:10	74.7	81.7	78.1	PL	1
33	18:12	67.9	91.4	87.3	PL	2
34	18:30	115.5	80.2	76.3	PL	2
35	18:34	74.2	97.9	94.6	PD	2

*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Tomasz Kaczmarek (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	5.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-04

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



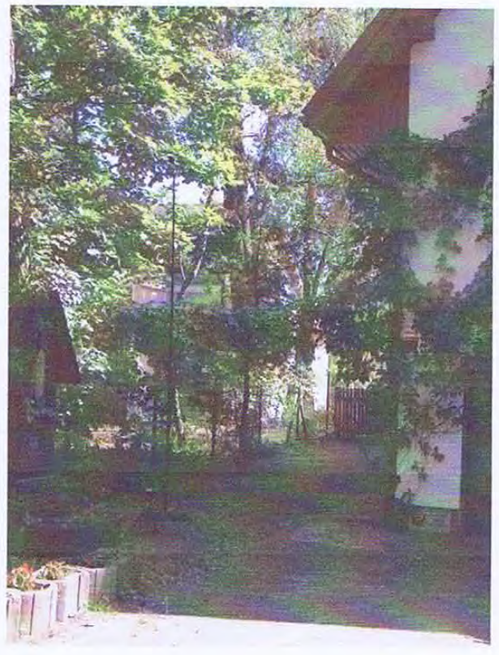


ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-04

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-04

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-05

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań **Linia nr 2, odcinek Sulejówek Miłosna – Mińsk Mazowiecki**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 05.06.2010 *Godziny pomiarów:* 5:30 – 14:30

Sprawozdanie sporządził: Roman Gołębiewski

Sprawozdanie autoryzował: Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	110/2009 z dn. 2009.04.04
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.8 [dB]	po pomiarze: 6.9 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 05:20	godzina: 14:30		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.0 [dB]	po pomiarze: 0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 05:20	godzina: 14:30		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 2, odcinek Sulejówek Miłosna – Mińsk Mazowiecki		
Kilometraż	29+700		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	Brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	w poziomie terenu		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P4**				
adres punktu pomiarowego	**Dębe Wielkie, ul. Niezapominajki**				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	21°24'9.89"	N:	52°12'21.98"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	21°24'10.61"	N:	52°12'23.21"	
odległość od osi torowiska [m]	67	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	jednorodzinna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny mieszkaniowo – usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	jednorodzinna	Jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	67	około 45
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	4	2
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	kilkanaście	kilkanaście

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	14	1	125.3	227.1
Pasażerskie lokalne	60	11	92.0	88.7
towarowe	1	4	64.4	411.0
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	19.5	27.3	24.6
wilgotność względna [%]	41	71	56
ciśnienie atmosferyczne [hPa]	1011	1011	1011
prędkość wiatru [m/s]	0	2.7	0.7
kierunek wiatru [stopnie]	30	150	60

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	68.4 ± 1.1 dB	–	–
noc	64.8 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	63.2 ± 1.1 dB	60	3.2
noc	59.5 ± 1.1 dB	50	9.5

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze dziennej i nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Tomasz Kaczmarek (podpis)	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski (podpis i pieczątka)
dr Roman Gołębiewski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/1

TABELA 1

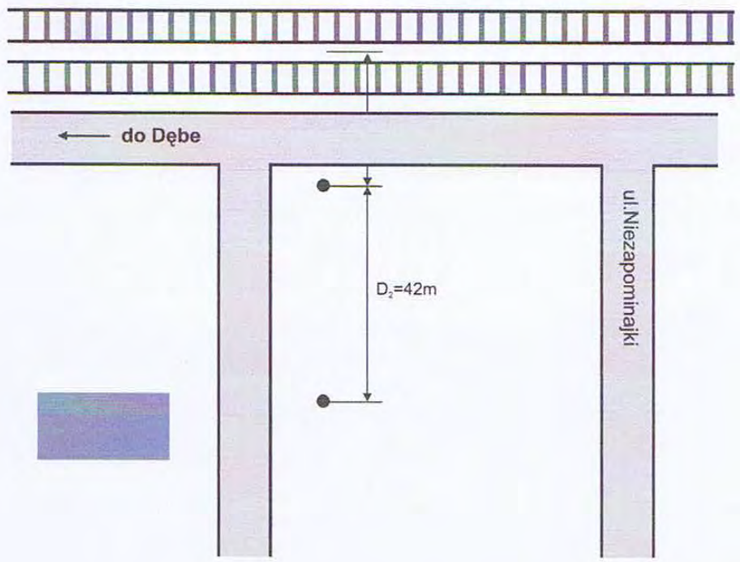
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	09:47	134.5	100.3	94.8	PD	1
2	09:59	123.6	99.3	93.9	PL	1
3	10:05	27.2	83.0	78.4	drezyna	2
4	10:12	93.1	93.1	90.8	PL	1
5	10:34	118.3	81.1	75.0	PL	2
6	10:46	122.4	92.2	87.1	PL	1
7	11:49	118.8	90.1	84.5	PL	2
8	11:41	137.5	101.2	95.8	PD	2
9	11:46	93.8	82.9	77.0	PL	1
10	11:53	55.8	87.4	81.2	PL	2
11	12:33	108.8	84.1	78.1	PL	2
12	12:38	64.4	98.9	93.5	TOW	2
13	12:39	78.5	84.0	78.7	PL	2
14	12:46	83.8	81.8	76.0	PL	1
15	13:18	118.8	98.1	93.5	PD	2
16	13:34	102.4	82.6	77.1	PL	2
17	13:36	97.5	95.1	89.6	PL	1
18	13:50	110.3	99.5	94.6	PD	1
19	14:15	64.3	89.4	82.6	PL	2

*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne, TOW – towarowe
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Tomasz Kaczmarek (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	5.06.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 1 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-05

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 1 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO

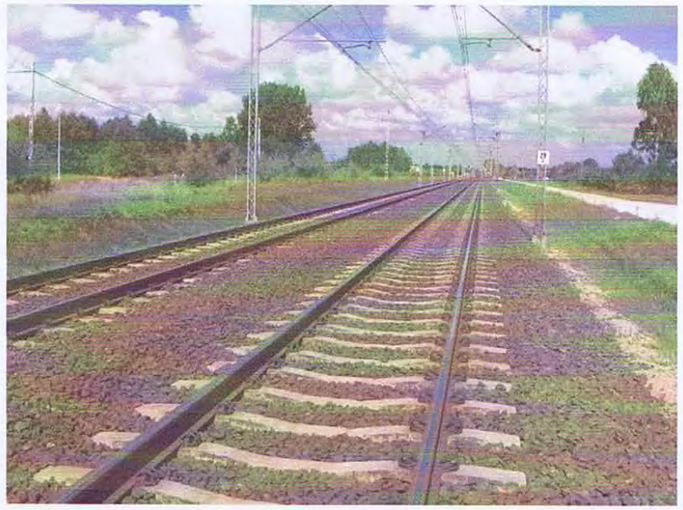




ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-05

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 1 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-05

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX
Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-06

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia nr 2, odcinek Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 02.07.2010 *Godziny pomiarów:* 15:00 – 22:30

Sprawozdanie sporządził: Piotr Kokowski

Sprawozdanie autoryzował: Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU....3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE....3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH....3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU....4
5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH....4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU....4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO....5
8. PARAMETRY RUCHU....5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE....5
10. WYNIKI POMIARÓW....6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI....6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW....6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem"* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów"
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.9 [dB]	po pomiarze: 6.7 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 14:55	godzina: 22:30		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.2 [dB]	po pomiarze: -0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 14:55	godzina: 22:30		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 2, odcinek Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna		
Kilometraż	12+750		
liczba torów	4	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	Brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	nasyp o wysokości 0.5 metra		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P5**				
adres punktu pomiarowego	**Warszawa, ul. Bellony**				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	21°10'23.78"	N:	52°15'22.25"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	21°10'23.54"	N:	52°15'21.63"	
odległość od osi torowiska [m]	45	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2 i 3 kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny mieszkaniowo – usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	Zabudowa mieszkaniowa jadnorodzinna	tereny przemysłowe
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	45	około 40
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	14	1	66.7	141.5
Pasażerskie lokalne	60	11	33.3	118.0
towarowe	1	4	37.7	506.0
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	26.4	35.6	27.3
wilgotność względna [%]	23	37	33.4
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1016	1016	1016
prędkość wiatru [m/s]	0	4.5	2.7
kierunek wiatru [stopnie]	255	330	300

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	62.1 ± 1.1 dB	–	–
noc	58.8 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	57.3 ± 1.1 dB	60	-
noc	54.4 ± 1.1 dB	50	4.4

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Kokowski *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* *(podpis i pieczątka)*
dr Piotr Pękala *(podpis)*	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/1

TABELA 1

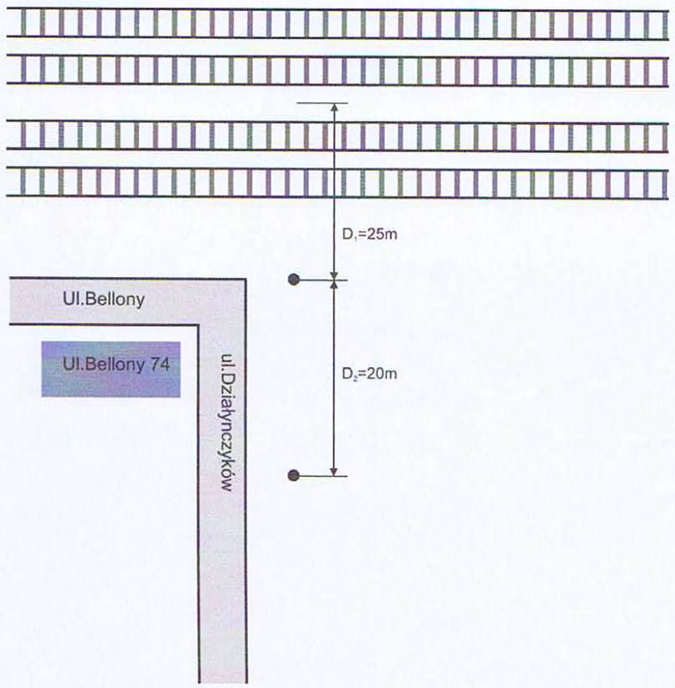
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	15:18	31.7	83.9	78.9	PL	2
2	15:23	21.7	87.2	81.9	PL	2
3	15:30	23.3	81.6	75.9	PL	4
4	15:41	27.6	84.2	79.1	PL	2
5	15:45	37.9	90.4	85.6	PL	1
6	15:48	70.8	95.5	90.1	PD	2
7	15:51	23.3	87.2	82.1	PL	2
8	16:01	34.8	86.8	82.7	PL	1
9	16:07	51.8	91.5	87.5	PL	4
10	16:14	31.7	91.7	87.9	TOW	4
11	16:17	36.0	88.0	83.2	PL	1
12	16:19	60.7	96.9	91.8	PD	2
13	16:29	49.4	89.9	84.7	PL	2
14	16:32	40.8	90.8	86.0	PL	1
15	16:33	33.2	84.9	80.4	PL	4
16	16:35	31.7	88.6	83.8	PL	2
17	16:39	29.5	87.9	83	PL	4
18	16:46	68.5	87.1	81.8	PL	2
19	16:52	48.3	95.7	90.9	TOW	2
20	17:01	28.3	86.8	81.4	PL	2
21	17:06	32.7	83.6	79.2	PL	4
22	17:08	37.3	89.4	84.9	PL	1
23	17:11	29.1	81.2	76.8	PL	5
24	17:23	39.3	88.2	83.4	PL	1
25	17:35	23.9	85.8	80.9	PL	2
26	17:39	27.6	84	80.1	PL	2
27	17:42	33.2	82.5	78.5	PL	5
28	17:52	27.2	79.5	73.7	PL	2
29	17:59	33.2	95.1	91.8	TOW	4
30	18:04	68.5	95.2	90.6	PD	2
31	18:12	25.3	87.8	83.6	PL	1
32	18:14	31.7	85.3	81.2	PL	4
33	18:17	33.2	87.6	83.3	PL	2
34	18:19	36.0	84.3	80.3	PL	4

*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne, TOW - towarowe
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

Badania przeprowadzili:	
dr Piotr Kokowski *(podpis)*	dr Piotr Pękala *(podpis)*
(imię i nazwisko) *(podpis)*	2.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 1 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-06

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 1 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-06

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 1 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-06

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ. KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-08

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia nr 447, Pruszków – Grodzisk Mazowiecki**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 29.06.2010 *Godziny pomiarów:* 14:30 – 22:10

Sprawozdanie sporządził: Tomasz Kaczmarek

Sprawozdanie autoryzował: Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala

Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU....3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE....3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH....3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU....4
5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH....4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU....4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO....5
8. PARAMETRY RUCHU....5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE....5
10. WYNIKI POMIARÓW....6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI....6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW....6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.7 [dB]	po pomiarze: 6.8 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 14:25	godzina: 22:10		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.0 [dB]	po pomiarze: +0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 14:25	godzina: 22:10		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 447, Pruszków – Grodzisk Mazowiecki		
Kilometraż	27+150		
liczba torów	4	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	„na sztywno" (2 tory bliższe p.pom.), sprężyste (2 dalsze tory)		
rodzaj podkładów	drewniane (2 tory bliższe p.pom.), betonowe (2 dalsze tory)		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	nasyp o wysokości ok. 1 m		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P7**				
adres punktu pomiarowego	**Milanówek, ul. Bliska**				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20°39'20"	N:	52°07'14"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20°39'20"	N:	52°07'15"	
odległość od osi torowiska [m]	53	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	wielorodzinna – 4-kondygnacyjna zabudowa jednorodzinna – głównie 1- i 2-kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (kategoria 3a) Tereny mieszkaniowo-usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	53	ok. 50
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	14	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	30	3	75	120
Pasażerskie lokalne	127	22	63	96
towarowe	2	8	31	277
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	19.2	26.4	23.6
wilgotność względna [%]	34	52	43
ciśnienie atmosferyczne [hPa]	1020	1022	1021
prędkość wiatru [m/s]	0	0	0
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	-

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	70.5 ± 1.1 dB	-	-
noc	67.1 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	63.4 ± 1.1 dB	60	3.4
noc	60.3 ± 1.1 dB	50	10.3

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze dziennej i nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Tomasz Kaczmarek *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski *(podpis i pieczątka)*
dr Piotr Pękala *(podpis)*	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/2

TABELA 1

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	14:51	76.8	99.8	91.9	PD	1
2	14:57	67.5	95.9	89.0	PL	1
3	15:05	55.9	93.4	86.6	PL	2
4	15:08	148.6	99.2	91.4	PD	2
5	15:10	68.4	93.4	87.9	PL	2
6	15:11	57.9	96.7	89.0	PD	1
7	15:11	50.6	90.6	84.3	PD	2
8	15:16	57.9	90.4	72.9	PL	4
9	15:26	67.5	91.8	85.0	PL	2
10	15:28	67.5	91.5	87.5	PL	2
11	15:30	62.3	95.8	90.7	PL	2
12	15:34	61.6	98.4	79.8	PD	2
13	15:40	60.0	86.7	82.2	PL	4
14	15:47	47.6	89.0	90.8	PL	2
15	15:49	77.1	99.0	84.9	PD	2
16	15:51	80.6	92.8	88.2	PD	2
17	15:53	62.3	94.5	88.7	PL	1
18	16:07	57.9	90.5	84.2	PL	2
19	16:09	77.1	89.1	82.2	PD	1
20	16:11	64.8	91.0	83.1	PL	1
21	16:17	70.4	87.2	79.3	PL	4
22	16:26	79.4	97.4	90.6	PL	1
23	16:29	75.7	97.0	88.7	PD	4
24	16:32	77.9	100.2	92.2	PD	4
25	16:35	64.3	88.6	81.7	PL	2
26	16:42	74.3	99.3	92.1	PD	4
27	16:45	70.4	95.1	88.2	PL	1
28	16:46	80.2	92.9	85.8	PL	1
29	16:53	64.8	90.8	73.7	PL	2
30	17:01	60.0	95.2	87.9	PL	2
31	17:05	67.5	90.8	82.9	PD	2
32	17:06	73.6	97.7	90.9	PD	1
33	17:09	70.4	98.2	90.6	PD	1
34	17:14	57.9	88.4	81.5	PL	2
35	17:16	64.8	91.6	85.0	PD	2
36	17:20	57.9	92.1	85.7	PL	1
37	17:20	31.2	97.8	91.6	TOW	1
38	17:32	67.5	98.8	91.4	PD	2
39	17:32	57.9	96.0	89.6	PL	1
40	17:34	79.4	97.4	90.6	PD	1
41	17:35	55.9	98.6	91.9	PD	2
42	17:38	70.4	97.9	90.8	PD	1
43	17:39	62.3	92.6	86.4	PL	1
44	17:42	68.4	82.6	90.9	PD	2
45	17:43	65.9	98.4	80.7	lokomotywa	2
46	17:53	47.5	86.5	87.1	PL	2
47	17:59	52.4	93.6	84.6	PL	1
48	18:06	70.4	91.9	85.5	PL	2
49	18:09	60.0	92.0	82.0	PD	1

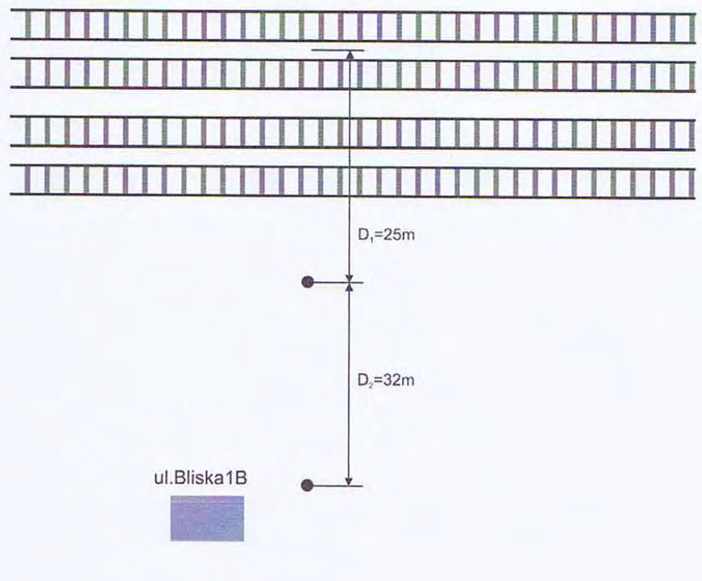
*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne, TOW - towarowe
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 2/2

Badania przeprowadzili:	
dr Tomasz Kaczmarek *(podpis)*	dr Piotr Pękala *(podpis)*
(imię i nazwisko) *(podpis)*	29.06.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO

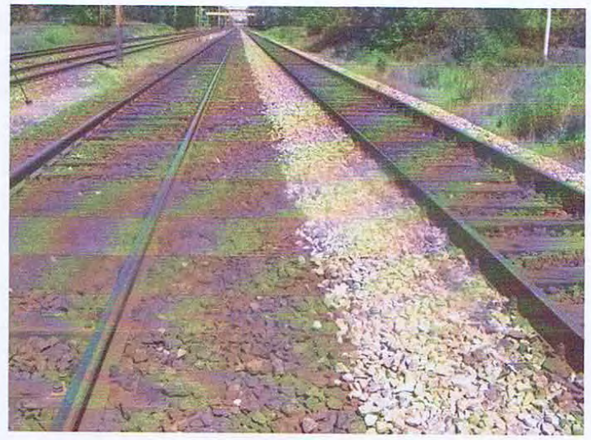


AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3



AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ. KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

AB 1162

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-09

Zleceniodawca:	**Scott Wilson Sp. z o.o.** **ul. Rejtana 17,** **02-516 Warszawa**
Obiekt badań	**Linia nr 3, odcinek Warszawa Gołąbki – Płochocin**
Tytuł pracy:	Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
Nr umowy:	PL1500/12
Data pomiarów:	29.06.2010 30.06.2010
Godziny pomiarów:	06:20 – 13:00 22:00 – 02:00
Sprawozdanie sporządził:	Piotr Pękala
Sprawozdanie autoryzował:	Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala

Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU ... 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE ... 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH ... 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU ... 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH ... 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU ... 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO ... 5
8. PARAMETRY RUCHU ... 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE ... 5
10. WYNIKI POMIARÓW ... 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI ... 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW ... 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem"* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów"
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny – 29.06.2010			
przed pomiarem: 6.9 [dB]	po pomiarze: 7.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 06:15	godzina: 13:20		
punkt dodatkowy (punkt imisji) – 29.06.2010			
przed pomiarem: +0.1 [dB]	po pomiarze: 0.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 06:15	godzina: 13:20		
punkt referencyjny – 30.06.2010			
przed pomiarem: 6.7 [dB]	po pomiarze: 6.9 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 21:50	godzina: 01:50		
punkt dodatkowy (punkt imisji) – 30.06.2010			
przed pomiarem: +0.1 [dB]	po pomiarze: 0.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 22:55	godzina: 01:55		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, odcinek Warszawa Gołąbki – Płochocin		
Kilometraż	16+000		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	nasyp o wysokości ok. 1.5 m		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P8**			
adres punktu pomiarowego	**Ożarów Mazowiecki**			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	20°47'15"	N:	52°12'28"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	20°47'15"	N:	52°12'29"
odległość od osi torowiska [m]	48	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa, grunty orne	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2-kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (kategoria 3a) Tereny mieszkaniowo-usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	60	60
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	17	2	95	158
Pasażerskie lokalne	39	7	70	101
towarowe	2	6	35	243
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	17.1	24.6	22.3
wilgotność względna [%]	38	64	50
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1020	1020	1020
prędkość wiatru [m/s]	0	0	0
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	-

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	63.1 ± 1.1 dB	-	-
noc	61.0 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	59.3 ± 1.1 dB	60	-
noc	55.8 ± 1.1 dB	50	5.8

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Tomasz Kaczmarek (podpis)	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* (podpis)
dr Piotr Pękala (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/2

TABELA 1

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
Pomiary 29.06.2010						
1	08:35	13.0	94.7	91.1	TOW	2
2	08:50	106.2	93.0	88.6	PD	1
3	08:55	92.9	99.5	92.2	PD	2
4	08:58	116.2	84.4	81.1	PD	1
5	09:00	79.0	93.0	92.4	PD	2
6	09:06	61.6	83.5	86.8	PL	1
7	09:09	31.2	97.0	78.7	TOW	1
8	09:17	70.1	89.7	84.0	PL	2
9	09:23	53.4	84.3	80.0	drezyna	1
10	09:25	75.6	90.5	85.6	PL	2
11	09:31	87.6	96.5	91.3	PD	2
12	09:49	102.0	91.4	93.0	PD	2
13	10:05	116.2	99.6	95.0	PD	1
14	10:06	63.2	92.2	90.3	PL	2
15	10:11	55.1	89.0	84.2	PL	1
16	10:21	68.9	99.3	93.0	PD	2
17	10:24	60.3	93.4	84.3	PD	2
18	10:36	98.2	95.6	90.6	PD	2
19	10:53	95.6	88.7	85.6	PD	2
20	10:55	109.8	97.8	93.3	PD	1
21	10:56	101.6	95.4	92.6	PD	2
22	11:02	74.7	94.2	87.6	PD	2
23	11:06	74.1	89.8	85.0	PL	1
24	11:21	77.6	93.8	90.3	PL	2
25	11:26	60.4	93.4	88.4	TOW	2
26	11:41	78.5	89.0	83.4	PL	2
27	11:46	70.4	90.7	83.9	PL	2
28	11:48	126.4	99.4	97.2	PD	1
Pomiary 30.06.2010						
29	22:17	38.9	87.1	80.5	PL	1
30	22:22	60.0	98.8	92.5	TOW	1
31	22:40	69.2	96.0	90.8	PD	2
32	22:58	34.3	89.5	83.7	PL	2
33	23:05	33.5	90.2	84.9	PL	2
34	23:08	42.9	92.0	85.6	PL	1
35	23:36	130.9	101.1	94.3	PD	1
36	00:04	43.6	92.7	85.5	PL	1
37	00:20	48.0	102.5	96.8	TOW	2
38	00:24	76.6	101.5	94.5	PD	1
39	00:28	42.1	93.9	87.0	PD	1
40	00:30	25.1	98.0	92.6	TOW	2
41	01:23	122.0	99.2	91.3	PD	1
42	01:48	43.4	96.5	89.9	TOW	1

*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne, TOW - towarowe
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-09

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 2/2

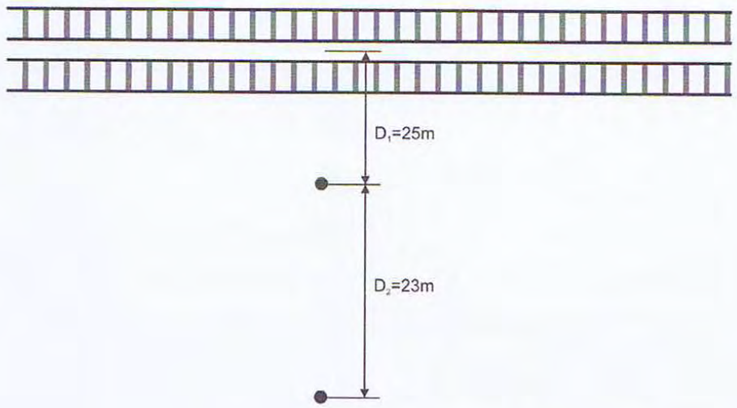
Badania przeprowadzili:	
dr Tomasz Kaczmarek	dr Piotr Pękala
(podpis)	(podpis)
(imię i nazwisko)	29.07.2010; 30.06.2010
(podpis)	*data*

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-09

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



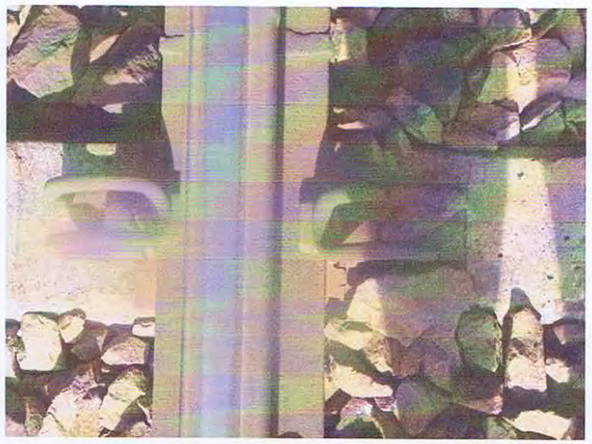
AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-09

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-10

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia kolejowa nr 3,**
odcinek pomiędzy odcinek Płochocin - Sochaczew

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 29.06.2010
30.06.2010

Godziny pomiarów: 07:20 – 12:40
04:30 – 05:40

Sprawozdanie sporządził: Roman Gołębiewski

Sprawozdanie autoryzował: Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego Akustix
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	185/2010	nr 1121/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4857	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	186/2010	nr 1122/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4888	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny – pomiary 29.06.2010			
przed pomiarem: -0.3 [dB]	po pomiarze: -0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 07:15	godzina: 12:40		
punkt dodatkowy (punkt imisji) – pomiary 29.06.2010			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: +0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 07:15	godzina: 12:40		
punkt referencyjny – pomiary 30.06.2010			
przed pomiarem: -0.2 [dB]	po pomiarze: -0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 04:25	godzina: 05:50		
punkt dodatkowy (punkt imisji) – pomiary 30.06.2010			
przed pomiarem: -0.2 [dB]	po pomiarze: -0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 04:20	godzina: 05:55		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, odcinek Płochocin - Sochaczew		
Kilometraż	21+300		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	w poziomie terenu		
stan torowiska	bardzo dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P9**				
adres	**Płochocin, ul. Szeroka 25**				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20°42'38"	N:	52°12'05"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20°42'38"	N:	52°12'06"	
odległość od osi torowiska [m]	54	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2-kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny mieszkaniowo-usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	55	55
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	50	6	93	169
Pasażerskie lokalne	39	7	75	123
towarowe	3	10	59	275
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	17.9	24.6	22.4
wilgotność względna [%]	40	60	50
ciśnienie atmosferyczne [hPa]	1020	1020	1020
prędkość wiatru [m/s]	0	0	0
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	-

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	64.5 ± 1.1 dB	-	-
noc	63.1 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	59.1 ± 1.1 dB	60	-
noc	57.6 ± 1.1 dB	50	7.6

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI w porze nocnej, w punkcie dodatkowym

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego Akustik* *dr Roman Gołębiewski* (podpis i pieczątka)
dr Piotr Kokowski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/2

TABELA 1

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
Pomiary 29.06.2010						
1	07:53	75.6	87.0	82.5	PD	1
2	07:57	50.4	96.4	91.3	TOW	2
3	08:05	66.3	88.3	82.8	PL	2
4	08:12	79.6	90.4	85.7	PL	1
5	08:20	58.4	87.4	82.1	PL	2
6	08:22	84.9	91.4	86.2	PD	1
7	08:30	56.8	97.1	91.9	TOW	2
8	08:55	95.7	94.1	89.2	PD	2
9	08:55	109.6	90.2	81.6	PD	1
10	08:59	86.4	83.9	78.8	PD	2
11	09:04	91.1	95.7	90.5	PD	1
12	09:13	76.8	90.2	85.1	PL	1
13	09:16	67.2	86.1	81.5	PL	2
14	09:19	59.1	85.3	80.0	TOW	1
15	09:25	67.2	88.2	83.0	PL	2
16	09:31	100.8	94.5	90.2	PD	2
17	09:31	68.4	83.4	79.1	drezyna	1
18	09:49	102.9	85.9	80.6	PD	2
19	10:06	88.9	87.6	81.9	PL	2
20	10:10	96.9	96.2	90.6	PD	1
21	10:18	80.4	93.0	87.6	PL	1
22	10:21	93.3	98.5	92.3	PD	2
23	10:24	95.1	87.3	82.0	PD	2
24	10:36	94.5	92.5	86.9	PD	2
25	10:53	94.5	85.4	80.9	PD	2
26	10:56	100.8	88.2	82.2	PD	2
27	11:01	103.6	95.5	90.2	PD	1
28	11:02	94.5	92.2	87.6	PD	2
29	11:13	82.2	88.2	82.9	PL	1
30	11:20	62.7	86.9	81.5	PL	2
31	11:24	68.1	94.1	88.9	TOW	2
32	11:41	96.9	88.1	82.4	PL	2
33	11:46	73.0	87.7	82.4	PL	2
34	11:54	95.1	94.6	91.3	PD	1
35	11:55	59.8	78.4	72.6	lokomotywa spalinowa	2
36	12:03	58.6	97.9	91.8	TOW	2
37	12:10	93.3	85.2	79.9	PD	1
38	12:13	70.0	88.1	81.6	PL	0
39	12:21	94.5	94.9	87.7	PD	1
Pomiary 30.06.2010						
40	04:30	77.5	92.1	87.2	PD	2
41	04:55	57.1	89.9	84.4	PL	2
42	05:06	64.6	91.1	86.4	TOW	2
43	05:17	55.4	84.5	79.6	PL	1
44	05:30	70.3	89.4	84.4	PL	1
45	05:39	63.0	97.1	91.5	TOW	1

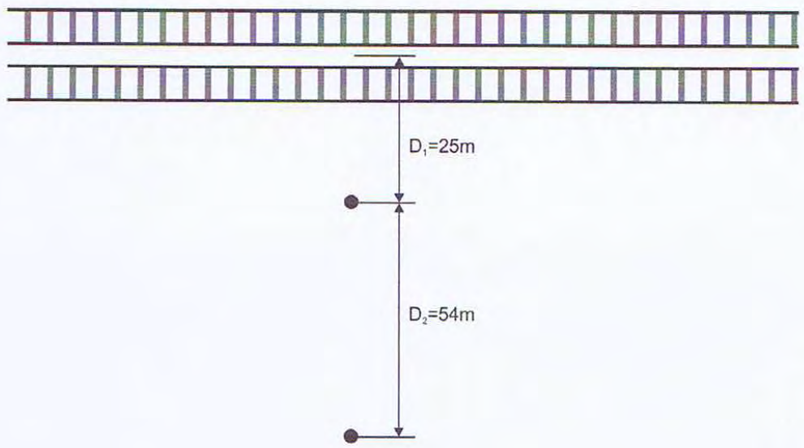
*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne, TOW – towarowe,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 2/2

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski Roman Gołębiewski *(podpis)*	dr Piotr Kokowski Piotr Kokowski *(podpis)*
(imię i nazwisko) ..... *(podpis)*	29.06.2010; 30.06.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO

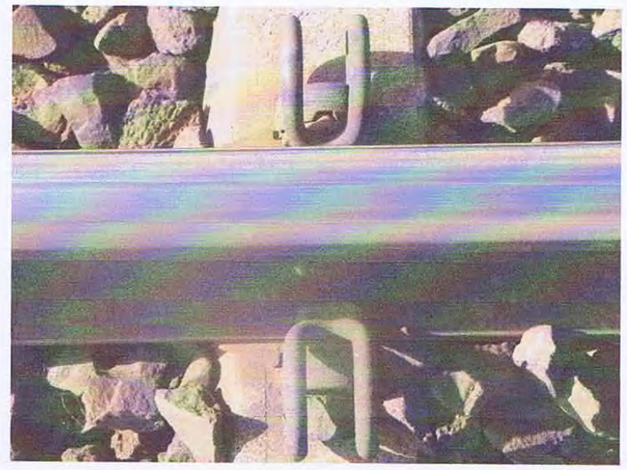


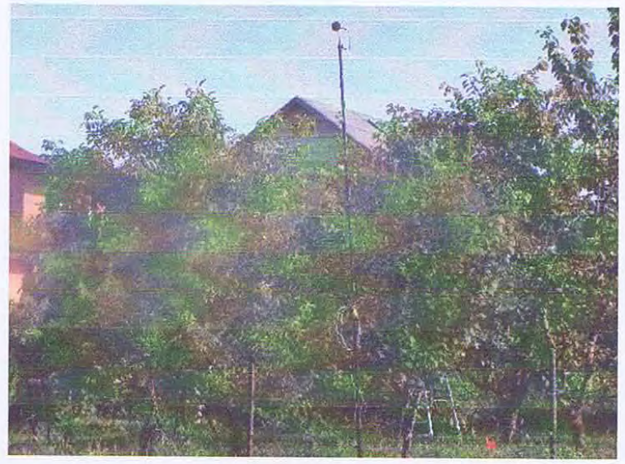


ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-10

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-10

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ-NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

AB 1162

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-11

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań **Linia nr 447, odcinek Józefinów – Pruszków**

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 29.06.2010 *Godziny pomiarów:* 13:25 – 21:20

Sprawozdanie sporządził: Piotr Kokowski

Sprawozdanie autoryzował: Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AKUSTIX dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU ... 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE ... 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH ... 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU ... 4
5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH ... 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU ... 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO ... 5
8. PARAMETRY RUCHU ... 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE ... 5
10. WYNIKI POMIARÓW ... 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI ... 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW ... 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem"* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów"
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	185/2010	nr 1121/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4857	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	186/2010	nr 1122/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4888	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: 0.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 13:20	godzina: 21:20		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: -0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 13:20	godzina: 21:20		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 447, odcinek Józefinów – Pruszków		
Kilometraż	12+000		
liczba torów	5	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	„na sztywno" (2 tory bliższe p.pom.), sprężyste (3 dalsze tory)		
rodzaj podkładów	drewniane (2 tory bliższe p.pom.), betonowe (3 dalsze tory)		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	4 tory bliższe p.pom. - w poziomie terenu, tor 5 – na nasypie ok. 3 m		
stan torowiska	wyeksploatowane (2 tory bliższe p.pom.), dobry (3 dalsze tory)		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P10**			
Adres punktu pomiarowego	**Piastów, ul. Jana Styki 8**			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	20°51'02"	N:	52°11'04"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	20°51'02"	N:	52°11'03"
odległość od osi torowiska [m]	35	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2-kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	tereny mieszkaniowo-usługowe (kategoria 3d)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	35	50
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
Pasażerskie dalekobieżne	91	10	107	155
Pasażerskie lokalne	7	1	76	110
towarowe	4	15	36	145
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	19.0	26.4	23.5
wilgotność względna [%]	34	53	43
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1020	1022	1021
prędkość wiatru [m/s]	0	0	0
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	-

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	65.1 ± 1.1 dB	-	-
noc	59.8 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	63.1 ± 1.1 dB	60	3.1
noc	58.1 ± 1.1 dB	50	8.1

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI, w punkcie dodatkowym, w porze dziennej i nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego Akustix* *dr Roman Gołębiewski* (podpis)
dr Piotr Kokowski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/2

TABELA 1

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	13:30	105.0	83.1	81.7	PL	1
2	13:39	79.9	88.4	86.3	PL	2
3	13:45	120.6	88.0	86.0	PD	3
4	13:49	57.1	88.5	86.3	PL	1
5	13:52	92.2	95.5	93.6	PL	2
6	14:01	58.9	98.7	97.7	PL	1
7	14:05	98.2	92.1	90.5	PL	2
8	14:09	93.0	90.0	87.6	PL	3
9	14:11	87.6	77.9	76.0	PL	2
10	14:14	53.5	85.5	83.8	PL	1
11	14:20	105.0	92.0	89.7	OS	3
12	14:24	81.6	87.8	86.2	PL	2
13	14:26	111.7	96.3	94.6	PD	3
14	14:27	80.7	82.4	80.2	PL	1
15	14:37	85.6	96.5	95.6	PL	2
16	14:46	55.5	92.5	90.3	PL	1
17	14:50	88.6	90.5	88.8	PL	2
18	14:54	65.9	92.3	89.8	PL	1
19	15:03	82.5	91.2	89.4	PL	2
20	15:05	83.4	82.4	80.3	PL	1
21	15:09	83.4	90.1	88.2	PL	2
22	15:12	77.4	88.7	86.7	PL	2
23	15:13	53.7	88.1	86.3	PL	1
24	15:20	107.0	87.6	85.4	PD	3
25	15:21	82.8	83.2	81.3	PL	1
26	15:23	89.6	86.7	84.8	PL	2
27	15:27	62.1	98.7	97.8	PL	3
28	15:31	75.6	88.2	86.5	PL	2
29	15:51	83.4	86.2	84.6	PL	2
30	15:55	80.7	93.2	91.7	PL	2
31	15:57	62.5	90.0	87.9	PL	1
32	16:08	70.4	91.4	89.2	PL	1
33	16:17	95.3	85.1	82.8	PL	3
34	16:17	56.7	83.2	81.8	PL	1
35	16:19	83.4	88.4	86.1	PL	2
36	16:28	62.7	86.3	84.5	PL	1
37	16:35	81.6	88.7	86.6	PL	2
38	16:43	69.1	92.5	90.2	PL	1
39	16:45	69.1	87.3	85.4	PL	2
40	16:55	86.6	88.9	86.8	PL	3
41	16:55	79.9	93.3	91.4	PL	2
42	17:01	61.0	87.2	85.0	PL	1
43	17:02	56.3	86.0	83.9	PL	2
44	17:05	82.5	92.5	91.2	PL	1

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-11

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 2/2

identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
45	17:09	81.6	94.3	92.7	PL	2
46	17:14	109.6	89.1	87.0	PD	3
47	17:17	109.6	94.2	91.9	PD	3
48	17:24	62.1	89.4	87.2	PL	1
49	17:28	74.1	82.9	80.9	PL	1
50	17:35	87.6	98.5	97.5	PL	2
51	17:40	35.5	86.5	85.7	TOW	3
52	17:42	55.0	91.5	89	PL	1
53	17:43	100.8	93.0	91.1	PD	3
54	17:46	111.7	93.9	91.7	PD	3
55	17:48	71.1	91.6	89.0	PL	1
56	17:50	88.6	88.0	86.1	PL	2
57	17:53	89.6	91.6	89.8	PL	2
58	17:56	59.1	86.8	84.7	PL	1
59	18:01	90.7	87.7	85.8	PL	2
60	18:01	60.5	92.1	89.8	PL	1

*) – PD – pasażerskie dalekobieżne, PL – pasażerskie lokalne, TOW - towarowe
**) – numer toru ruchu – w kolejności od punktu pomiarowego (tor nr 1 – najbliżej punktów pomiarowych)

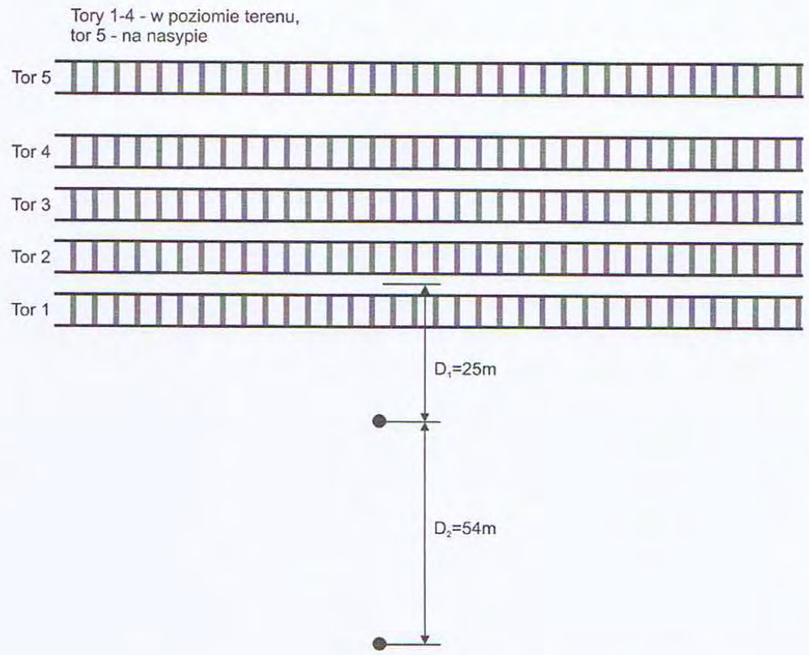
Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski *(podpis)*	dr Piotr Kokowski *(podpis)*
(imię i nazwisko) ..... *(podpis)*	29.06.2010 *data*

ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-11

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

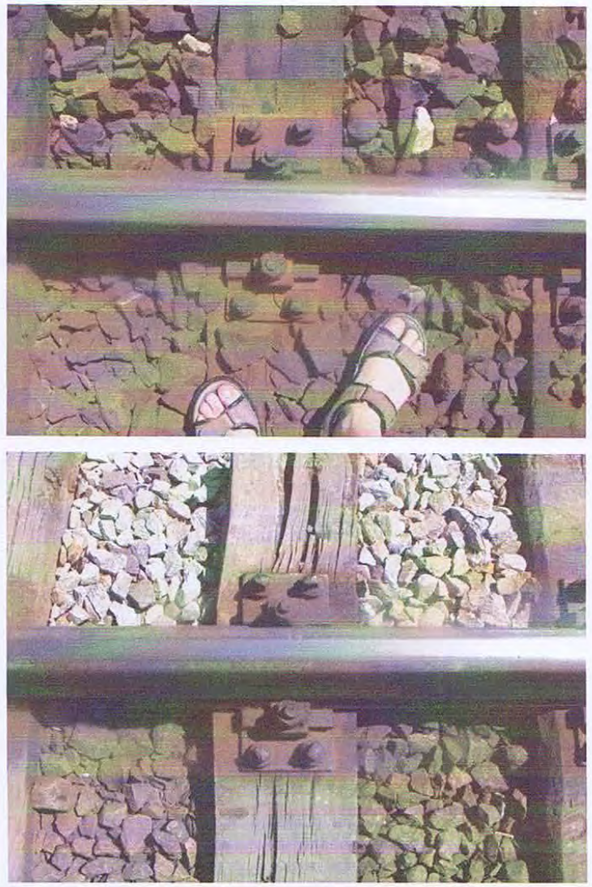
AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-11

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji – BADANIA
AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-12

Zleceniodawca: Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: **Linia kolejowa nr 3**,
Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Józefinów
Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gołąbki

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 08.07.2010 *Godziny pomiarów:* 15:30 – 22:50

Sprawozdanie sporządził: Piotr Pękala

Sprawozdanie autoryzował: Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 7.1 [dB]	po pomiarze: 7.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:20	godzina: 22:50		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: 0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:20	godzina: 22:50		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Józefinów Linia nr 3, Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gołąbki		
kilometraż:	10+150		
liczba torów	3	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	w poziomie terenu		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P11**				
adres	Warszawa - Ursus, ul. Krańcowa				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20 52' 27.3"	N:	52 12' 34.9"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20 52' 26.9"	N:	52 12' 36.1"	
odległość od osi torowiska [m]	61	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2 kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	tereny zabudowy zagrodowej (kategoria 3b)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	teren przemysłowy
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	około 80	>120
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	-
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	0	0	-	-
pasażerskie lokalne	0	0	-	-
towarowe	7	26	27	444
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	24.8.3	32.1	28.4
wilgotność względna [%]	28	43	35
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1019	1019	1019
prędkość wiatru [m/s]	0.3	4.8	3.2
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	zmienny

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	51.9 ±1.1 dB	-	-
noc	60.6±1.1	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	42.7±1.1	60	0
noc	51.5±1.1	50	1.5

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI W PUNKCIE DODATKOWYM W PORZE NOCNEJ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Pękala (podpis)	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* (podpis i pieczątka)
dr Roman Gołębiewski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

TABELA 1

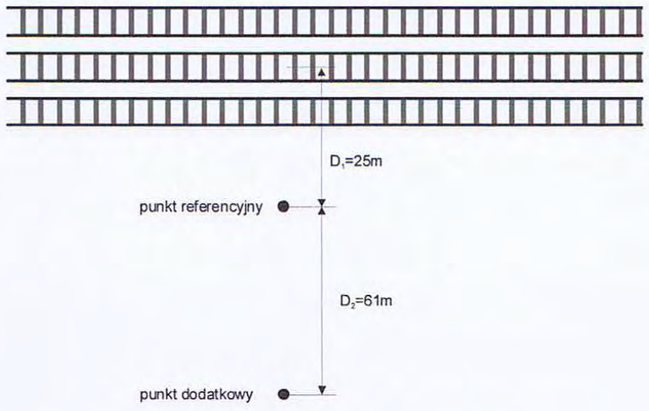
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	15:47	20,5	89,6	78,2	TOW	1
2	16:09	24,2	88,4	79,1	TOW	2
3	18:10	28,8	94,1	83,1	TOW	1
4	18:23	28,2	89,2	81,1	TOW	2
5	18:58	31,8	91,1	82,4	TOW	2
6	19:42	31,9	92,6	84,8	TOW	2
7	20:55	23,9	89,0	81,1	TOW	1

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Piotr Pękala (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	08.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-12

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-12

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-12

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji – BADANIA
AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-13

Zleceniodawca:	Scott Wilson Sp. z o.o. ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa
Obiekt badań	Linia nr 3, Warszawa Włochy – Warszawa Gołąbki
Tytuł pracy:	Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
Nr umowy:	PL1500/12
Data pomiarów: 08.07.2010	*Godziny pomiarów:* 15:30 – 22:50
Sprawozdanie sporządził:	Roman Gołębiewski
Sprawozdanie autoryzował:	Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 7.1 [dB]	po pomiarze: 7.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:20	godzina: 22:50		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: 0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 15:20	godzina: 22:50		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, Warszawa Włochy – Warszawawa Gołąbki		
kilometraż:	10+250		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	na nasypie ok. 1.5 m		
stan torowiska	bardzo dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P12**				
adres	Warszawa-Ursus, ul. Krańcowa				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20º 52' 20.8"	N:	52º 12' 36.5"	
odległość od osi torowiska [m]	30	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20º 52' 27.3"	N:	52º 12' 34.9"	
odległość od osi torowiska [m]	65	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna tereny przemysłowe	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	tereny zabudowy zagrodowej (kategoria 3b)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	teren przemysłowy	zabudowa mieszkaniowa zagrodowa
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	> 120	60
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	10	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	50	6	62	210
pasażerskie dalekobieżne	35	6	57	132
towarowe	1	4	-	-
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	24.8.3	32.1	28.4
wilgotność względna [%]	28	43	35
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1019	1019	1019
prędkość wiatru [m/s]	0.3	4.8	3.2
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	zmienny

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	61.5 ± 1.1 dB	-	-
noc	57.3 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	55.9 ± 1.1 dB	60	-
noc	52.4 ± 1.1 dB	50	2.4

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI W PORZE NOCNEJ W PUNKCIE DODATKOWYM

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Pękala (podpis)	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski (podpis i pieczątka)
dr Roman Gołębiewski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/1

TABELA 1

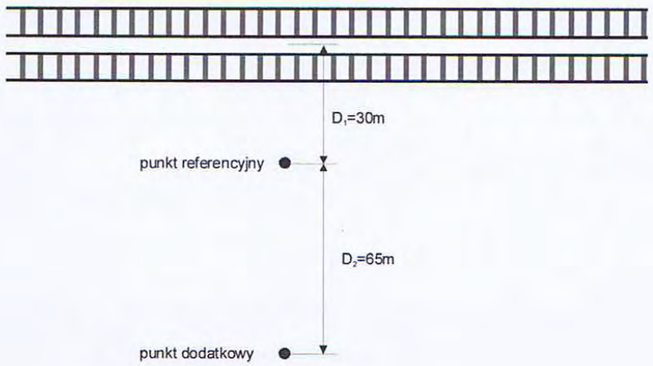
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	15:55	82,6	91,8	86,3	PD	2
2	16:50	56,2	90,4	84,4	PD	2
3	17:12	58,6	88,5	84,5	PD	2
4	17:45	70,0	88,8	83,3	PD	2
5	17:51	48,5	91,2	85,9	PD	1
6	18:17	52,3	88,7	82,8	PD	1
7	18:44	68,7	89,2	83,5	PD	2
8	18:56	71,3	92,0	85,9	PD	2
9	18:59	52,3	87,5	82,1	PD	1
10	15:48	56,6	87,6	81,9	PL	1
11	15:59	70,0	89,6	83,4	PL	2
12	16:16	62,7	88,7	82,6	PL	1
13	16:49	55,4	90,7	85,4	PL	1
14	17:00	63,3	88,5	83,0	PL	2
15	17:04	51,3	88,3	81,8	PL	1
16	17:17	51,4	85,1	80,1	PL	2
17	17:51	59,5	87,7	82,2	PL	2
18	17:58	54,6	88,7	82,9	PL	1
19	18:02	68,4	85,3	80,5	PL	2
20	18:25	66,0	89,2	83,4	PL	2
21	18:31	53,2	89,5	83,4	PL	1
22	19:15	71,3	91,6	86,0	PL	2
23	19:23	51,3	85,1	79,7	PL	2
24	19:23	54,2	90,0	83,7	PL	1
25	19:49	52,0	89,3	83,4	PL	1
26	19:53	56,4	95,7	90,2	PL	2
27	19:55	60,0	88,8	83,7	PL	2
28	19:57	53,8	85,4	79,6	PL	1
29	20:09	44,3	88,5	83,4	PL	1
30	16:58	16,7	88,8	83,6	TOW	3

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Piotr Pękala (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	08.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-13

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-13

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-13

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA
AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-14

Zleceniodawca:	Scott Wilson Sp. z o.o. ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa
Obiekt badań	Linia nr 3, Warszawa Włochy – Warszawa Gołąbki
Tytuł pracy:	Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
Nr umowy:	PL1500/12
Data pomiarów:	08.07.2010 *Godziny pomiarów:* 6:20 – 14:15
Sprawozdanie sporządził:	Roman Gołębiewski
Sprawozdanie autoryzował:	Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	110/2009 z dn. 2009.04.04
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 7.2 [dB]	po pomiarze: 7.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 06:15	godzina: 14:15		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.2 [dB]	po pomiarze: 0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 06:15	godzina: 14:15		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, Warszawa Włochy – Warszawa Gołąbki		
kilometraż:	9+600		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	nasyp około 7 metrów		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P13**				
Adres	Warszawa ul. Świerszcza				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20°52' 54.3"	N:	52°12' 33.5"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20°52' 55"	N:	52°12' 34.3"	
odległość od osi torowiska [m]	50	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa i krzewy	
zabudowa	wielorodzinna, w większości 5 kondygnacji	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	wielorodzinna	tereny przemysłowe
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	50	-
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	15	-
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	50	6	63	162
pasażerskie lokalne	39	7	55	115
towarowe	3	10		
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	17.8	34.3	29.6
wilgotność względna [%]	57	29	38
ciśnienie atmosferyczne [hPa]	1019	1019	1019
prędkość wiatru [m/s]	0.9	4.7	3.8
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	zmienny

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	56.0 ± 1.1 dB	–	–
noc	57.4 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	53.9 ± 1.1 dB	60	–
noc	54.6 ± 1.1 dB	50	4.6

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI W PUNKCIE DODATKOWYM W PORZE NOCNEJ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Pękala ..... *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* ..... *dr Roman Gołębiewski* *(podpis i pieczątka)*
dr Roman Gołębiewski ..... *(podpis)*	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

TABELA 1

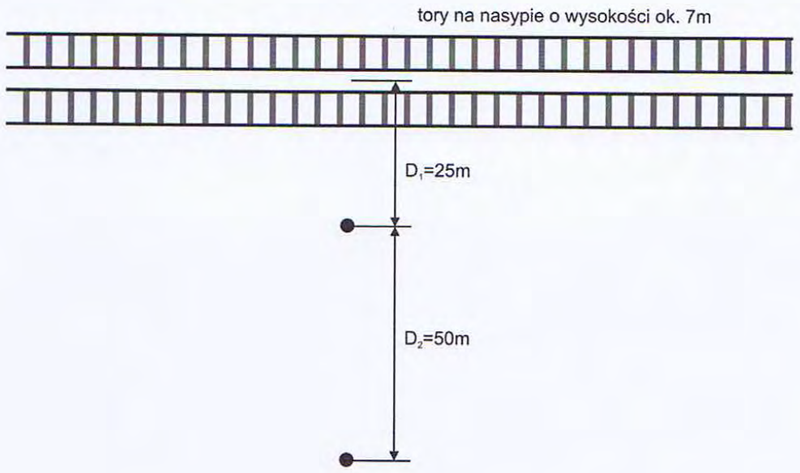
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	10:41	82,8	81,1	79,9	PD	2
2	10:49	62,8	83,4	81,7	PD	2
3	10:51	61,2	89,3	86,9	PL	1
4	11:02	37,6	83,3	81,0	PL	1
5	11:28	53,5	79,1	77,8	PD	2
6	11:35	60,2	81,7	80,2	PL	2
7	11:45	62,6	83,9	81,1	PD	1
8	11:58	38,0	83,8	81,8	PL	1
9	11:59	54,9	78,1	76,9	PL	2
10	12:18	61,0	79,6	78,0	PD	2
11	12:28	55,5	76,6	75,0	PL	2
12	12:33	61,8	85,6	83,8	PL	1
13	12:45	57,6	85,8	83,8	PD	1
14	13:02	61,6	85,0	82,2	PL	1
15	13:32	60,4	78,7	77,2	PL	2
16	13:34	57,2	85,2	82,6	PL	1
17	13:52	57,4	80,2	79,2	PL	2

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski ..... *(podpis)*	dr Piotr Pękala ..... *(podpis)*
(imię i nazwisko) ..... *(podpis)*	08.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-14

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX
Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-15

Zleceniodawca: Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: Linia nr 8,
Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 08.07.2010 *Godziny pomiarów:* 18:30 – 23:20

Sprawozdanie sporządził: Tomasz Kaczmarek

Sprawozdanie autoryzował: Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI:

strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	185/2010	nr 1121/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4857	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	186/2010	nr 1122/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4888	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 0.0 [dB]	po pomiarze: -0.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 18:20	godzina: 23:20		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.0 [dB]	po pomiarze: 0.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 18:20	godzina: 23:20		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 8, Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie		
kilometraż:	6+350		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	wykop o głębokości około 5 metrów		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P14**				
adres	Warszawa, ulica Mołdawska				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20°58'32.9"	N:	52°11' 40.7"	
odległość od osi torowiska [m]	17	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20°58'33.9"	N:	52°11'41.6"	
odległość od osi torowiska [m]	52	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski.	
powierzchnia terenu	pomiędzy linią kolejową a zabudową mieszkalną znajdował się pas zieleni oraz krzewy.	
zabudowa	zabudowa wielorodzinna – głównie wieżowce 13 kondygnacyjne	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	52	około 50
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	40	40
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	17	2	101	157
pasażerskie lokalne	39	7	93	99
towarowe	2	6		
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	20.2	27.3	25.8
wilgotność względna [%]	52	31	41
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1019	1019	1019
prędkość wiatru [m/s]	0	3.9	3.0
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	zmienny

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	61.9 ± 1.1 dB	–	–
noc	59.6 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	46.1 ± 1.1 dB	60	–
noc	44.0 ± 1.1 dB	50	–

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO ZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Kokowski *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* *(podpis i pieczątka)*
dr Tomasz Kaczmarek *(podpis)*	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

TABELA 1

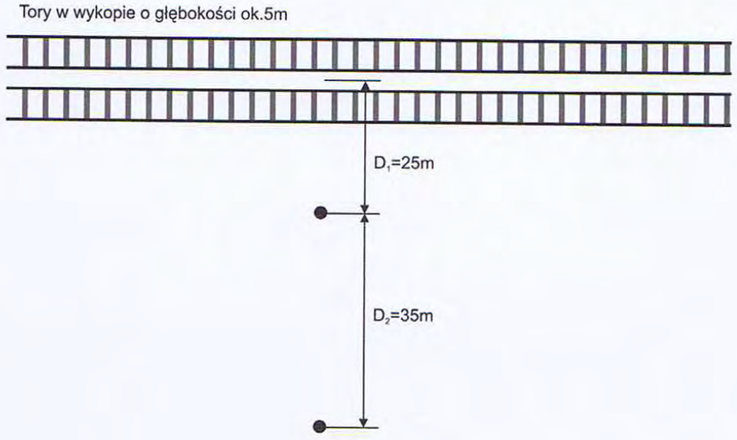
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	19:57	91,5	100,9	81,5	PD	1
2	20:10	63,8	86,3	71,6	PL	2
3	20:51	61,7	90,4	71,2	PL	1
4	21:12	74,2	99,3	79,8	PD	1
5	21:15	54,5	85,5	69,8	PL	2
6	21:36	61,7	88,8	80,5	PL	1
7	21:55	52,5	87,0	79,7	PL	2

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Piotr Kokowski *(podpis)*	dr Tomasz Kaczmarek *(podpis)*
(imię i nazwisko) *(podpis)*	08.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



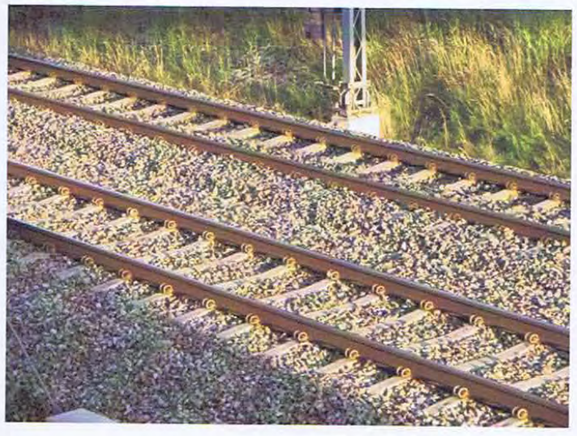
ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-15

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-15

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-15

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-17

Zleceniodawca: Scott Wilson Sp. z o.o.
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: Linia nr 8,
Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 09.07.2010 *Godziny pomiarów:* 07:15 – 15:00

Sprawozdanie sporządził: Tomasz Kaczmarek

Sprawozdanie autoryzował: Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTU POMIAROWEGO 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW ..... **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.1 [dB]	po pomiarze: 6.3 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 07:10	godzina: 15:00		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.1 [dB]	po pomiarze: -0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 07:10	godzina: 15:00		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 8, Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie		
kilometraż:	4+500		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	w wykopie o głębokości około 4 metry		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P16**				
adres	Warszawa, ul. Maszynowa				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20°57'2.7"	N:	52°12'22"	
odległość od osi torowiska [m]	15	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20°57'2.8"	N:	52°12'1.9"	
odległość od osi torowiska [m]	34	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa wielorodzinna – głównie 4 kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Zabudowa wielorodzinna	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna	budynki biurowe
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	34	około 60
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	12	-
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	17	2		
pasażerskie dalekobieżne	39	7	63	96
towarowe	2	6	37	520
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	18.3	33.5	29.6
wilgotność względna [%]	28	54	34
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1017	1017	1017
prędkość wiatru [m/s]	0.3	3.1	1.5
kierunek wiatru [stopnie]	22	85	40

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	62.9 ± 1.1 dB	–	–
noc	61.7 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	48.8 ± 1.1 dB	60	–
noc	45.1 ± 1.1 dB	50	–

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO ZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Tomasz Kaczmarek (podpis)	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski (podpis i pieczątka)
dr Roman Gołębiewski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

TABELA 1

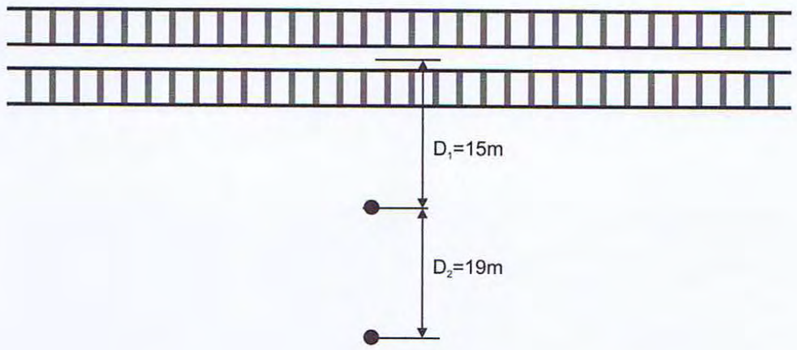
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	10:16	69,0	98,9	81,6	PL	2
2	10:59	67,6	93,3	75,9	PL	1
3	11:29	65,5	89,2	74,8	PL	2
4	12:05	65,8	93,0	75,5	PL	1
5	12:59	41,3	96,9	86,3	TOW	2
6	13:32	63,6	96,0	77,0	PL	1
7	13:37	70,4	86,5	72,6	PL	2
8	14:24	65,5	89,5	75,9	PL	2
9	14:27	72,7	91,4	74,2	PL	1
10	14:37	56,1	88,9	74,0	PL	2
11	14:51	59,7	97,2	79,7	PL	1

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Tomasz Kaczmarek (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	09.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/2

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-17

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/2

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-17

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji – BADANIA
AB 1162

ILAC-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-18

Zleceniodawca:	Scott Wilson Sp. z o.o. ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa
Obiekt badań	Linia nr 9, Warszawa Michałów – Warszawa Targówek
Tytuł pracy:	Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
Nr umowy:	PL1500/12
Data pomiarów:	09.07.2010 *Godziny pomiarów:* 12:10 – 20:50
Sprawozdanie sporządził:	Piotr Pękala
Sprawozdanie autoryzował:	Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU ... 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE ... 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH ... 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU ... 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH ... 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU ... 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO ... 5
8. PARAMETRY RUCHU ... 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE ... 5
10. WYNIKI POMIARÓW ... 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI ... 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW ... 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem"* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów"
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	185/2010	nr 1121/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4857	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	186/2010	nr 1122/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4888	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: -0.3 [dB]	po pomiarze: 0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 12:05	godzina: 20:50		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.1 [dB]	po pomiarze: -0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 12:05	godzina: 20:50		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 9, odcinek Warszawa Michałów – Warszawa Targówek		
kilometraż:	7+900		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	Nasyp o wysokości około 3 metry		
stan torowiska	dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P17**			
adres	Warszawa, ulica Plantowa			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	21°02' 43.6"	N:	52°15' 58.2"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	21°02' 43.8"	N:	52°15' 58.7"
odległość od osi torowiska [m]	41	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski.	
powierzchnia terenu	pomiędzy linią kolejową a zabudową mieszkalną znajdował się pas zieleni oraz krzewy.	
zabudowa	zabudowa usługowa, jednorodzinna oraz wielorodzinna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	Zabudowa wielorodzinna	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60**	**pora nocna: 50**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jedno i wielorodzinna	teren przemysłowy
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	41	około 50
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	-
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	29	3	80	264.0
pasażerskie lokalne	4	1	71	144.8
towarowe	4	16	43	424.4
inne				

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	24.1	31.3	29.8
wilgotność względna [%]	29	49	37
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1017	1017	1017
prędkość wiatru [m/s]	0.2	2.9	1.4
kierunek wiatru [stopnie]	-	-	zmienny

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	65.6 ± 1.1 dB	–	–
noc	63.3 ± 1.1 dB	–	–
Punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	58.6 ± 1.1 dB	60	–
noc	56.4 ± 1.1 dB	50	6.4

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI W PUNKCIE DODATKOWYM W PORZE NOCNEJ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Piotr Kokowski (podpis)	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski (podpis i pieczątka)
dr Piotr Pękala (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń	F-PB-01-03-02	strona 1/1

TABELA 1

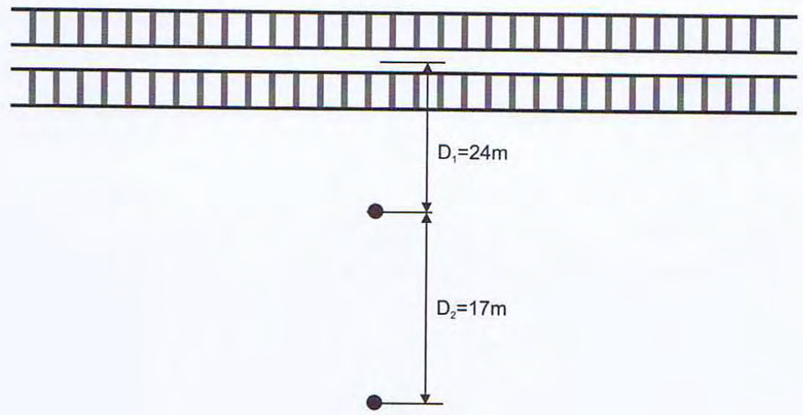
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	12:23	91,3	94,7	87	PL	2
2	13:37	89,1	91,9	85,2	PD	2
3	13:53	49,0	92,3	84,4	PD	2
4	14:22	70,1	99,9	93,0	PD	1
5	14:36	37,7	93,0	86,7	TOW	2
6	15:22	64,2	90,3	83,6	PL	1
7	15:29	53,2	96,7	89,7	TOW	2
8	15:44	75,6	95,3	87,2	PL	2
9	15:45	74,0	95,3	88,6	PL	1
10	15:57	68,3	100,4	93,9	PD	1
11	16:02	34,3	94,6	89,0	TOW	1
12	17:09	80,5	98,1	90,1	PD	2
13	17:47	92,7	96,3	88,5	PD	2
14	17:59	42,6	88,3	80,9	TOW	2
15	18:07	51,7	92.1	84,6	TOW	2

*) – IC – IC, SKM – Szybka Kolej Miejska, TOW – towarowy, OS - osobowy
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Piotr Kokowski	dr Piotr Pękala
(podpis)	*(podpis)*
(imię i nazwisko)	
..... *(podpis)*	09.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/2

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/2

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-18

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA
AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-19

Zleceniodawca:	Scott Wilson Sp. z o.o. ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa
Obiekt badań	Linia nr 3, Warszawa Gołąbki – Ożarów mazowiecki
Tytuł pracy:	Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
Nr umowy:	PL1500/12
Data pomiarów: 07.07.2010	*Godziny pomiarów:* 11:00 – 17:30
Sprawozdanie sporządził:	Tomasz Kaczmarek
Sprawozdanie autoryzował:	Roman Gołębiewski

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI:

strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.8 [dB]	po pomiarze: 7.0 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 10:50	godzina: 17:30		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: -0.3 [dB]	po pomiarze: -0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 10:50	godzina: 17:30		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, Warszawa Gołąbki – Ożarów mazowiecki		
kilometraż:	12+400		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	nasyp o wysokości ok. 0.7 m		
stan torowiska	bardzo dobry		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P18**				
adres	Warszawa Gołąbki, ul. Piastowska/Bocznicowa				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	20°50'24"	N:	52°12'22"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	20°50'23"	N:	52°12'20"	
odległość od osi torowiska [m]	75	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna i zagrodowa – głównie 2-kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	tereny usługowe (ochrona akustyczna nie jest wymagana) tereny mieszkaniowo-usługowe (kategoria 3d) tereny zabudowy zagrodowej (kategoria 3b)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa zagrodowa i tereny usług	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	75	35
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	50	6	101	160
pasażerskie lokalne	39	7	79	135
towarowe	3	10	51	484
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	19.9	21.8	20.9
wilgotność względna [%]	40	57	48
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1004	1005	1005
prędkość wiatru [m/s]	0.0	4.1	0.9
kierunek wiatru [stopnie]	330	10	350

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	66.9 ± 1.1 dB	-	-
noc	64.7 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	59.8 ± 1.1 dB	60	-
noc	58.2 ± 1.1 dB	50	8.2

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI W PUNKCIE DODATKOWYM W PORZE NOCNEJ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	Kierownictwo i weryfikacja badań:
dr Tomasz Kaczmarek (podpis)	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski (podpis i pieczątka)
dr Piotr Pękala (podpis)	14.07.2010 data

KONIEC SPRAWOZDANIA

AKUSTIX | HAŁAS KOLEJOWY | wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010
wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń | F-PB-01-03-02 | strona 1/1

TABELA 1

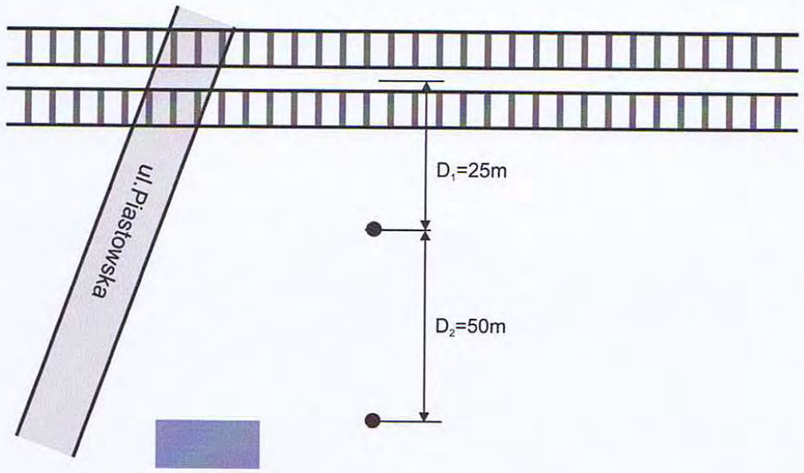
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	11:11	135,9	94,7	88,9	PD	1
2	11:21	101,6	100,2	91,8	PL	1
3	11:25	96,3	95,5	85,6	PL	1
4	11:46	118,6	89,7	84,0	PD	2
5	11:51	80,8	89,0	82,4	PL	1
6	12:04	78,6	89,3	82,1	PL	2
7	12:10	55,3	98,0	92,6	TOW	2
8	12:16	78,9	93,5	80,8	PL	1
9	12:23	90,8	88,7	83,9	PD	1
10	12:27	93,3	90,4	84,8	PL	2
11	12:48	100,6	93,6	89,2	PD	2
12	12:55	97,7	94,1	86,7	PD	2
13	13:00	102,1	96,9	89,9	PD	1
14	13:01	98,6	102,6	96,5	PL	2
15	13:27	74,3	91,1	84,7	PL	1
16	13:34	78,9	89,9	84,2	PL	2
17	13:40	52,3	97,0	90,6	TOW	2
18	13:49	79,8	91,9	86,5	PL	1
19	14:02	77,7	90,9	83,9	PL	2
20	14:21	71,0	90,3	83,9	PL	2
21	14:44	108,6	99,4	92,8	PD	1
22	14:47	79,2	94,3	87,6	PD	2
23	14:54	78,9	93,9	88,0	PL	1
24	14:57	74,3	103,6	92,7	PL	1
25	15:01	65,4	88,0	80,7	PL	2
26	15:14	73,0	92,8	86,9	PL	2
27	15:20	96,3	88,7	82,5	PL	2
28	15:22	105,2	99,5	91,9	PD	1
29	15:44	67,3	93,7	86,8	PL	1
30	15:46	122,9	88,2	82,1	PD	2
31	15:53	96,8	92,7	87,7	PL	2
32	15:58	88,4	86,9	80,5	PL	2
33	16:09	62,6	96,7	90,7	TOW	2
34	16:19	32,0	94,0	87,9	TOW	1
35	16:47	92,0	96,1	90,2	PD	1
36	16:52	102,6	87,2	83,8	PD	2
37	17:01	108,0	94,2	88,5	PD	2
38	17:13	129,9	86,4	80,9	PD	2

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Piotr Pękala (podpis)	dr Tomasz Kaczmarek (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	07.07.2010 data

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-19

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-19

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-19

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C5/115, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl
SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji – BADANIA
AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX
Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-20

Zleceniodawca:	Scott Wilson Sp. z o.o. ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa
Obiekt badań	Linia nr 3, Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska
Tytuł pracy:	Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”
Nr umowy:	PL1500/12
Data pomiarów:	07.07.2010 *Godziny pomiarów:* 14:00 – 21:20
Sprawozdanie sporządził:	Piotr Kokowski
Sprawozdanie autoryzował:	Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
.....
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala
.....

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

1.1 SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU ... 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE ... 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH ... 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU ... 4
5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH ... 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU ... 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO ... 5
8. PARAMETRY RUCHU ... 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE ... 5
10. WYNIKI POMIARÓW ... 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI ... 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW ... 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
punkt referencyjny				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	185/2010	nr 1121/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4857	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	SONOPAN	DSA-50	186/2010	nr 1122/2010 z dnia 10.06.2010
przedwzmacniacz	SONOPAN	--	--	
mikrofon	SONOPAN	WK-21	4888	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: -0.2 [dB]	po pomiarze: -0.3 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 13:55	godzina: 21:20		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: +0.1 [dB]	po pomiarze: -0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 13:55	godzina: 21:20		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 3, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska		
kilometraż	6+930		
liczba torów	2	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	stykowe (tor bliższy p.pom.), bezstykowe (dalszy tor)		
mocowanie szyn do podkładów	„na sztywno"		
rodzaj podkładów	drewniane (tor bliższy p.pom.), betonowe (dalszy tor)		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	na nasypie ok. 1.6 m		
stan torowiska	wyeksploatowane (tor bliższy p.pom.), dobry (dalszy tor)		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P19**			
adres	Warszawa, ul. Zawiszy			
punkt referencyjny				
współrzędne geograficzne:	E:	20°57'33"	N:	52°14'32"
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
współrzędne geograficzne:	E:	20°57'34"	N:	52°14'32"
odległość od osi torowiska [m]	48	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]		4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa wielorodzinna – do 8 kondygnacji szkoła	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	(1) - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (kategoria 3a) (2) - tereny związane z czasowym pobytem młodzieży (kategoria 2b)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB(1) / 55 dB(2)**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna + szkoła	zabudowa usługowa
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	50	20
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	14 - 24	8
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	1	0	-	-
pasażerskie lokalne	24	5	76	24
towarowe	1	5	-	-
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	19.1	22.0	20.4
wilgotność względna [%]	38	59	49
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1004	1005	1005
prędkość wiatru [m/s]	0.0	3.5	0.5
kierunek wiatru [stopnie]	340	0	350

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	50.9 ± 1.1 dB	-	-
noc	53.8 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	48.2 ± 1.1 dB	60 / 55	- / -
noc	51.0 ± 1.1 dB	50	1.0

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI W PUNKCIE DODATKOWYM W PORZE NOCNEJ

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Roman Gołębiewski (podpis)	dr Roman Gołębiewski *Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX* *dr Roman Gołębiewski* *(podpis i pieczątka)*
dr Piotr Kokowski (podpis)	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

TABELA 1

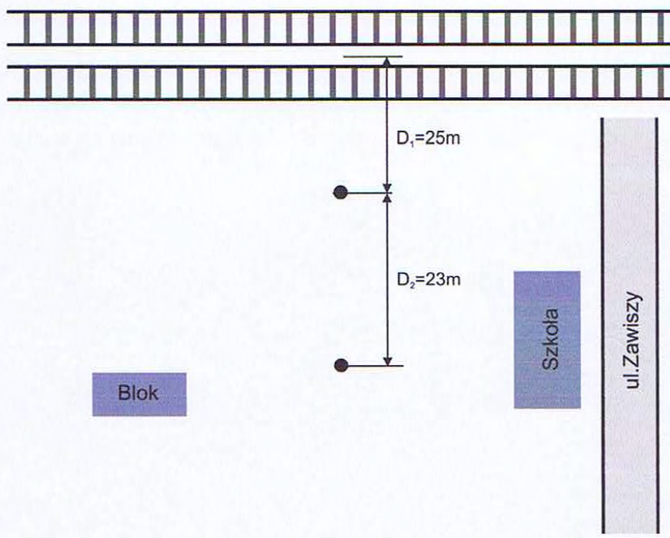
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	15:43	36,3	82,9	79,7	PL	2
2	16:15	15,1	84,1	81,5	PL	1
3	16:52	14,6	83,4	80,9	PL	1
4	17:29	35,2	83,0	79,8	PL	2
5	18:03	15,5	84,6	82,4	PL	2

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr GRoman Gołębiewski (podpis)	dr Piotr Kokowski (podpis)
(imię i nazwisko) (podpis)	07.07.2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-20

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-20

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-20

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX sp. z o.o.
UL. RUBIEŻ 46 C4/80, 61-612 POZNAŃ
TEL. +48 61-625-68-00, FAX. +48 61-822-06-17
www.akustix.pl poczta@akustix.pl

SĄD REJONOWY POZNAŃ–NOWE MIASTO I WILDA W POZNANIU VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY
KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 50 000 ZŁ KRS NR: 0000320355 ; REGON: 301015154 NIP: 972-119-15-84

PCA Polskie Centrum Akredytacji BADANIA AB 1162

ilac-MRA

Laboratorium Badawcze AKUSTIX

Laboratorium badawcze akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC MRA. Nr akredytacji AB 1162

SPRAWOZDANIE Z BADAŃ NR A-2010-07-21

Zleceniodawca: **Scott Wilson Sp. z o.o.**
ul. Rejtana 17,
02-516 Warszawa

Obiekt badań: Linia nr 509,
Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Jelonki

Tytuł pracy: Pomiary hałasu kolejowego dla zadania: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego"

Nr umowy: PL1500/12

Data pomiarów: 18.06.2010 *Godziny pomiarów:* 08:20 – 14:20

Sprawozdanie sporządził: Roman Gołębiewski

Sprawozdanie autoryzował: Tomasz Kaczmarek

Kierownik Laboratorium
dr Roman Gołębiewski
Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX
dr Roman Gołębiewski

Prezes Zarządu
dr Piotr Pękala
Prezes Zarządu
Piotr Pękala

Poznań, 14 lipca 2010 r.

F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

ROZDZIELNIK:

Liczba wykonanych egzemplarzy: - 4 egz.
1. Zleceniodawca - 3 egz.
2. AKUSTIX - 1 egz.

SPIS TREŚCI: strona:

1. METODA POMIARU 3
2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE 3
3. KALIBRACJA i USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH 3
4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU 4
5. LOKALIZACJA PUNKTóW POMIAROWYCH 4
6. CHARAKTERYSTYKA TERENU 4
7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO 5
8. PARAMETRY RUCHU 5
9. WARUNKI METEOROLOGICZNE 5
10. WYNIKI POMIARÓW 6
11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI 6
12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW 6

OŚWIADCZENIE:

Wyniki pomiarów odnoszą się wyłącznie do badanych obiektów.

Ze względu na charakter próbek nie ma możliwości powtórzenia badań na tym samym materiale.

Sprawozdanie z badań może być powielane tylko w całości. Kopiowanie częściowe jest dopuszczalne po uzyskaniu pisemnej zgody Laboratorium Badawczego AKUSTIX.

Klient ma prawo do reklamacji w terminie 14 dni od daty przekazania sprawozdania

1. METODA POMIARU

Metoda pośrednich pomiarów pojedynczych zdarzeń akustycznych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 02.10.2007 r. *„w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem”* (Dz. U. Nr 192, poz. 1392, załącznik 2) Procedura Badawcza PB-01 wyd. 2 z dnia 22.02.2010 „Badanie właściwości pola akustycznego oraz właściwości akustycznych obiektów”
Niepewność istotnych wyników pomiarów określono jako niepewność standardową rozszerzoną przy współczynniku rozszerzenia k=2 (dla przedziału ufności 95%)

2. PRZYRZĄDY POMIAROWE I WYPOSAŻENIE

punkt referencyjny				
nazwa urządzenia	producent	model	numer fabryczny	numer i data wydania świadectwa wzorcowania
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 957	15326	nr 109/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18709	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40754	
punkt dodatkowy (punkt imisji)				
analizator dźwięku	Svantek	SVAN 955	15245	nr 110/2009 z dnia 04-04-2009
przedwzmacniacz	Svantek	SV12L	18753	
mikrofon	ACO PACIFIC	7052H	40777	
wyposażenie pomocnicze				
kalibrator	Sonopan	KA-50	S/N 276/09	nr 5129-7W1-10 z dnia 10-06-2010
stacja meteo	DAVIS	VANTAGE PRO2	A81204N036	nr 15305/2009 z dnia 07-04-2009
miara	Stanley	2025	2025	nr 159/7W1/09 Z dnia 07-04-2009
odbiornik GPS	SPV	M-650	733FL00780	

3. KALIBRACJA I USTAWIENIA PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH

punkt referencyjny			
przed pomiarem: 6.9 [dB]	po pomiarze: 7.1 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 08:10	godzina: 14:20		
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
przed pomiarem: 0.0 [dB]	po pomiarze: +0.2 [dB]	stała czasowa: FAST	korekcja: A
godzina: 08:10	godzina: 14:20		

4. CHARAKTERYSTYKA ŹRÓDŁA HAŁASU

nazwa odcinka linii, przy którym wykonywano pomiary:	Linia nr 509, Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Jelonki		
kilometracja	3+700		
liczba torów	4	długość odcinka jednorodnego przy którym wykonywano pomiary [m]	> 1000
trakcja	elektryczna		
typ szyny	UIC-60		
sposób łączenia szyn	bezstykowe		
mocowanie szyn do podkładów	sprężyste		
rodzaj podkładów	betonowe		
rodzaj podsypki	tłuczeń		
data ostatniego szlifowania	brak danych		
pochylenie niwelety [%]	0		
położenie linii	w poziomie terenu		
stan torowiska	bardzo dobry (w dniu pomiarów ruch pociągów odbywał się tylko po dwóch torach, bliższych punktom pomiarowym; pozostałe tory wyglądają na nie eksploatowane)		

5. LOKALIZACJA PUNKTÓW POMIAROWYCH

numer punktu pomiarowego	**P20**				
adres	Warszawa, ul. Jana Olbrachta				
punkt referencyjny					
współrzędne geograficzne:	E:	21°02'43.6"	N:	52°15'58.2"	
odległość od osi torowiska [m]	25	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4
punkt dodatkowy (punkt imisji)					
współrzędne geograficzne:	E:	21°02'43.8"	N:	52°15'58.7"	
odległość od osi torowiska [m]	35	względna wysokość pkt. pom. (od poziomu terenu) [m]			4

6. CHARAKTERYSTYKA TERENU

ukształtowanie terenu	teren płaski	
powierzchnia terenu	trawa	
zabudowa	zabudowa jednorodzinna – głównie 2-kondygnacyjna zabudowa wielorodzinna – 4-kondygnacyjna	
klasyfikacja terenu z punktu widzenia planu zagospodarowania przestrzennego	tereny mieszkaniowo-usługowe (kategoria 3d) tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (kategoria 3a)	
dopuszczalne poziomy hałasu	**pora dzienna: 60 dB**	**pora nocna: 50 dB**

7. CHARAKTERYSTYKA ZABUDOWY W OTOCZENIU PUNKTU POMIAROWEGO

otoczenie źródła hałasu:	po stronie wykonywania pomiarów	po stronie przeciwnej
rodzaj zabudowy	zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna
odległość pierwszej linii zabudowy osi torowiska [m]	35	50
wysokość pierwszej linii zabudowy [m]	8	14
liczba budynków bezpośrednio eksponowanych na hałas	-	-
szacunkowa liczba mieszkańców eksponowanych na hałas	-	-

8. PARAMETRY RUCHU

Typ pociągu	liczba pociągów		średnia prędkość [km/godz]	średnia długość [m]
	pora dzienna	pora nocna		
pasażerskie dalekobieżne	-	-	-	-
pasażerskie lokalne	-	-	42	71
towarowe	5	22	34	404
inne	-	-	-	-

9. WARUNKI METEOROLOGICZNE

wartości mierzone	wartości minimalne	wartości maksymalne	wartości średnie
temperatura powietrza [°C]	23.2	27.6	25.3
wilgotność względna [%]	38	52	45
ciśnienie atmosferyczne [Pa]	1004	1004	1004
prędkość wiatru [m/s]	0	1.4	0.4
kierunek wiatru [stopnie]	230	280	250

10. WYNIKI POMIARÓW

pora doby	równoważny poziom dźwięku A wraz z niepewnością pomiaru [dB]	dopuszczalny poziom dźwięku A [dB]	przekroczenie poziomu dopuszczalnego [dB]
punkt referencyjny			
dzień	51.3 ± 1.1 dB	-	-
noc	61.0 ± 1.1 dB	-	-
punkt dodatkowy (punkt imisji)			
dzień	49.36 ± 1.1 dB	60	-
noc	58.8 ± 1.1 dB	50	8.8

11. OCENA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

STWIERDZONO NIEZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI
w punkcie dodatkowym w porze nocnej

12. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1.	F-PB-01-03-02	wyniki pomiarów pojedynczych zdarzeń
2.	F-PB-01-03-03	lokalizacja punktów pomiarowych – mapki i fotografie

Badania przeprowadzili:	*Kierownictwo i weryfikacja badań:*
dr Tomasz Kaczmarek ..... *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski Kierownik Laboratorium Badawczego AkustiX dr Roman Gołębiewski ..... *(podpis i pieczątka)*
dr Roman Gołębiewski ..... *(podpis)*	14.07.2010 *data*

KONIEC SPRAWOZDANIA

TABELA 1

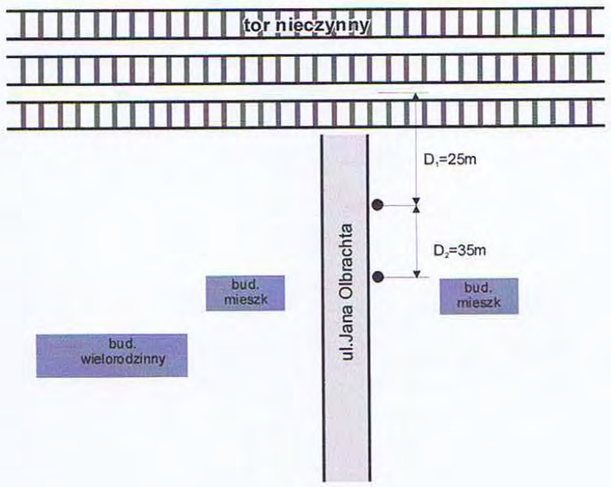
identyfikacja pomiaru		wyniki pomiarów	L_{AE} [dB]		identyfikacja pociągu	
numer pom.	godzina pomiaru	prędkość [km/godz]	Punkt referencyjny	Punkt dodatkowy	typ pociągu*)	nr toru**)
1	08:33	28.4	91.1	89.2	TOW	2
2	08:58	46.7	93.2	90.5	TOW	1
3	10:11	32.0	99.5	97.3	TOW	1
4	10:28	41.9	83.0	80.4	PL	2
5	11:20	24.7	89.6	87.3	TOW	1
6	11:36	28.7	90.3	87.9	TOW	2
7	11:59	21.0	86.7	84.6	TOW	1
8	12:02	40.4	88.9	86.1	TOW	2
9	13:58	43.6	92.3	89.5	TOW	1
10	14:14	39.8	95.7	94.0	TOW	2

*) – PL – pasażerski lokalny, PD – pasażerski dalekobieżny, TOW – towarowy,
**) – tor nr 1 oznacza to bliższy punktom pomiarowym, nr 2 – tor dalszy

Badania przeprowadzili:	
dr Tomasz Kaczmarek ..... *(podpis)*	dr Roman Gołębiewski ..... *(podpis)*
(imię i nazwisko) ..... *(podpis)*	18-06-2010 *data*

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 1/3

MAPA OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO



ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-21

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 2/3

FOTOGRAFIE OTOCZENIA PUNKTU POMIAROWEGO





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-21

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010

AKUSTIX	HAŁAS KOLEJOWY	wydanie nr 2 z dn. 08-03-2010	
	mapy i fotografie otoczenia punktu pomiarowego	F-PB-01-03-03	strona 3/3





ZAŁĄCZNIK DO SPRAWOZDANIA Z BADAŃ NR A-2010-07-21

Załącznik do formularza F-PB-01-03-01 wyd. 2 08-03-2010