

Uzupełnienie do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn.

„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego. Pruszków – Grodzisk od km 18+100 – km 28+100”

Zgodnie z wezwaniem do uzupełnienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie zawartym w piśmie znak: WOOŚ-II.4201.5.2013.DŚ z dnia 6 czerwca 2013 r. przedstawiamy poniższe wyjaśnienia:

- 1. W zakresie ochrony przed hałasem należy wyjaśnić nieścisłości dotyczące lokalizacji ekranów akustycznych oraz uzasadnić z czego wynika przerwa w ekranie akustycznym od km 26+320 do km 26+341 po południowej stronie linii kolejowej. Informacje zawarte w tabeli 4.1 i 5.10 nie są spójnie z danymi zawartymi w tabeli 4.2. Dotyczy to długości ekranów 21+274 – 22+163 (zgodnie z tabelą 5.10, 25+127 – 26+321 (zgodnie z tabelą 5.10) – po stronie północnej, 22+200 – 22+465 (zgodnie z tabelą 5.10) – po stronie południowej oraz przerwy w ekranie 26+220 – 27+070 – po stronie południowej. Ponadto należy poprawić błędy w tab. 4.1 i 4.2. W tab. 4.1 występują omyłki pisarskie, co powoduje, że tabela ta nie jest spójna z tab 5.10. W tab 4.2 w niektórych miejscach dane zawarte w polu „projekt budowlany” są rozbieżne z informacjami zawartymi w polu „uzasadnienie i ocena odstępstwa”.**

W związku z występującymi nieścisłościami pomiędzy tabelami 4.1, 4.2 i 5.10 poniżej zostały wprowadzone i uprzednio zweryfikowane wymienione tabele.

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100
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 6+200 do km 8+100 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 9+300 do km 10+500 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 9+300 do km 10+500 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 11+200 do km 12+900 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 11+200 do km 12+335 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 12+650 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 13+100 do km 14+000 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 14+950 do km 15+300 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 14+950 do km 15+100 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 15+900 do km 17+300 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 15+900 do km 16+300 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 16+600 do km 17+300 po stronie północnej linii kolejowej	
na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej – zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego
na odcinku od km 21+200 do km 23+400 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 21+200 do km 22+165 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 21+274 do km 21+359 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,2 m licząc od poziomu terenu
		na odcinku od km 21+359 do km 21+421 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,1 m licząc od poziomu terenu

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 21+421 do km 21+465 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,0 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+465 do km 21+548 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+548 do km 21+664 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+664 do km 21+731 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+731 do km 21+780 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+780 do km 21+855 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+855 do km 21+962 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+962 do km 22+141 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+141 do km 22+163 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
	<p>Nie przewidziano</p>	<p>na odcinku od km 22+199 do km 22+200 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5 m licząc od poziomu terenu</p>
	<p>na odcinku od km 22+200 do km 23+400 po stronie północnej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 22+200 do km 22+272 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+272 do km 22+280 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+280 do km 22+324 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+718 do km 22+872 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,1m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+872 do km 22+993 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+993 do km 23+166 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 23+166 do km 23+273 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 5 m licząc od poziomu terenu</p>
<p>na odcinku od km 24+900 do km 27+500 po stronie północnej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 24+900 do km 27+500 po stronie północnej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 25+127 do km 25+171 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 25+171 do km 25+189 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+189 do km 25+194 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+194 do km 25+199 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,0 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+199 do km 25+277 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+277 do km 25+292 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+292 do km 25+302 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+302 do km 25+307 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+307 do km 25+311 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 25+311 do km 25+319 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+319 do km 25+351 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+351 do km 25+371 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+371 do km 25+396 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+396 do km 25+431 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+431 do km 25+461 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+461 do km 25+491 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+491 do km 25+506 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+506 do km 25+521 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,9 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 25+521 do km 25+536 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+536 do km 25+551 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+551 do km 25+565 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+565 do km 25+575 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+565 do km 25+575 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+575 do km 25+585 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+585 do km 25+596 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+596 do km 25+651 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+651 do km 25+690 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 25+690 do km 25+738 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+738 do km 25+785 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+785 do km 25+840 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+840 do km 25+848 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+848 do km 25+856 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+856 do km 25+865 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+865 do km 25+875 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+875 do km 25+885 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+885 do km 25+895 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 25+895 do km 25+944 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,1m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+944 do km 25+990 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+990 do km 26+025 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+025 do km 26+052 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+052 do km 26+069 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+069 do km 26+100 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,0 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+100 do km 26+158 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+158 do km 26+321 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+338 do km 26+356 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 26+356 do km 26+371 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+371 do km 26+856 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+856 do km 26+876 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+876 do km 26+884 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,0m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+884 do km 26+894 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,1m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+894 do km 26+904 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+904 do km 26+910 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+910 do km 26+918 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+918 do km 26+923 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 26+923 do km 26+933 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+933 do km 26+943 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+943 do km 26+953 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+953 do km 26+963 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,9m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+963 do km 26+973 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,0 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+973 do km 26+981 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+981 do km 26+997 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+997 do km 27+121 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+121 do km 27+158 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,2 m licząc od poziomu terenu</p>

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100
		na odcinku od km 27+309 do km 27+382 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3.1 m licząc od poziomu terenu
		na odcinku od km 27+382 do km 27+464 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 3.2 m licząc od poziomu terenu
na odcinku od km 27+900 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 27+900 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 27+962 do km 28+100 po stronie północnej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,2 m licząc od poziomu terenu
		na odcinku od km 28+100 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej, ekran nie wchodzi w zakres odcinka Pruszków – Grodzisk Mazowiecki
na odcinku od km 30+050 do km 31+000 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 30+050 do km 31+000 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 31+800 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 31+800 do km 35+500 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 35+535 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 37+900 do km 38+700 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 37+900 do km 38+700 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 40+100 do km 44+800 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 40+100 do km 41+340 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 41+370 do km 43+770 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 43+880 do km 44+800 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 49+600 do km 50+300 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 49+600 do km 50+300 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100
na odcinku od km 50+900 do km 52+400 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 50+900 do km 52+400 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 53+400 do km 53+600 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 53+400 do km 53+600 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 53+900 do km 54+100 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 53+900 do km 54+100 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 54+100 do km 55+700 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 54+100 do km 55+645 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej	na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 5+200 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 5+200 do km 6+090 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 6+115 do km 6+875 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 6+915 do km 12+335 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 12+650 do km 15+100 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 15+380 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 19+285 do km 19+309 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3 m licząc od poziomu terenu
		na odcinku od km 19+309 do km 19+337 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4 m licząc od poziomu terenu

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 19+337 do km 19+361 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+361 do km 19+387 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+387 do km 19+411 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+411 do km 19+431 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+431 do km 19+447 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+447 do km 19+466 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+466 do km 19+489 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+489 do km 19+529 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 3,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+529 do km 19+544 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,0 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 19+544 do km 19+559 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+559 do km 19+572 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+572 do km 19+591 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+591 do km 19+606 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+606 do km 19+626 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+626 do km 19+643 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+643 do km 19+665 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+665 do km 19+680 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 19+680 do km 19+695 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 19+695 do km 19+708 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 5 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+708 do km 19+721 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+721 do km 19+740 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+740 do km 19+751 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+751 do km 19+761 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+761 do km 19+774 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+774 do km 19+789 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 19+789 do km 19+849 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
<p>na odcinku od km 20+800 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 20+800 do km 22+090 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 21+167 do km 21+189 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,1 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 21+189 do km 21+229 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+229 do km 21+254 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+254 do km 21+271 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,0 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+271 do km 21+291 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+291 do km 21+330 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+330 do km 21+374 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+374 do km 21+456 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+456 do km 21+530 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+530 do km 21+579 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 21+579 do km 21+759 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+759 do km 21+856 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+856 do km 21+918 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+918 do km 21+985 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 21+985 do km 22+090 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
	<p>Nie przewidziano</p>	<p>na odcinku od km 22+090 do km 22+161 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
	<p>Nie przewidziano</p>	<p>na odcinku od km 22+200 do km 22+240 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
	<p>na odcinku od km 22+240 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 22+240 do km 22+248 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+248 do km 22+253 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 22+253 do km 22+258 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+258 do km 22+263 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+263 do km 22+268 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+268 do km 22+283 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+283 do km 22+293 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+293 do km 22+308 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+308 do km 22+323 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+323 do km 22+342 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+342 do km 22+352 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,9 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 22+352 do km 22+360 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+360 do km 22+384 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+384 do km 22+411 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+411 do km 22+416 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+416 do km 22+465 po stronie południowej linii kolejowej ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+591 do km 22+624 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+624 do km 22+659 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+659 do km 22+689 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+689 do km 22+780 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 22+780 do km 22+827 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+827 do km 22+872 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+872 do km 22+915 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+915 do km 22+953 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+953 do km 23+000 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 23+000 do km 23+059 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 23+059 do km 23+079 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 22+079 do km 23+090 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 23+090 do km 23+119 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,6 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 22+119 do km 23+137 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,7 m licząc od poziomu terenu</p>
<p>na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 24+947 do km 25+076 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+076 do km 25+286 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,9m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+286 do km 25+319 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+319 do km 25+353 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+353 do km 25+412 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+412 do km 25+442 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+442 do km 25+470 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+470 do km 25+490 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,1m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 25+490 do km 25+597 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,0m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+597 do km 25+623 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,1m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+623 do km 25+642 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,0m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+642 do km 25+662 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+662 do km 25+821 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+821 do km 25+840 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,9m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 25+840 do km 25+870 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,0m licząc od poziomu terenu</p>
<p>na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej</p>	<p>na odcinku od km 26+220 do km 26+320 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,2m licząc od poziomu terenu</p> <p>na odcinku od km 26+341 do km 27+379 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 1,8 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 26+379 do km 26+453 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+453 do km 26+486 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+486 do km 26+523 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+523 do km 26+575 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+575 do km 26+652 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+652 do km 26+848 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+848 do km 26+852 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+852 do km 26+857 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+857 do km 26+862 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,4 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 26+862 do km 26+871 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+871 do km 26+879 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,6 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+879 do km 26+974 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,7 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 26+974 do km 27+070 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 2,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+808 do km 27+853 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+853 do km 27+891 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+891 do km 27+916 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,0 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+916 do km 27+939 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,1 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+939 do km 27+955 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,2 m licząc od poziomu terenu</p>

<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.</p>	<p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100</p>
		<p>na odcinku od km 27+955 do km 27+970 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+970 do km 27+985 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 27+985 do km 28+014 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 28+014 do km 28+018 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 28+018 do km 28+022 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 5,2 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 28+022 do km 28+025 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,8 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 28+025 do km 28+047 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,5 m licząc od poziomu terenu</p>
		<p>na odcinku od km 28+047 do km 28+077 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,4 m licząc od poziomu terenu</p>

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100
		na odcinku od km 28+077 do km 28+100 po stronie południowej linii kolejowej, ekran o wysokości 4,3 m licząc od poziomu terenu
		na odcinku od km 28+100 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej, ekran nie wchodzi w zakres odcinka Pruszków – Grodzisk Mazowiecki
na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 32+700 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 32+700 do km 35+500 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 35+535 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 38+300 do km 41+340 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
	na odcinku od km 41+370 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 43+880 do km 44+300 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 54+000 do	na odcinku od km 54+000 do	Nie dotyczy analizowanego

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100
km 54+100 po stronie południowej linii kolejowej	km 54+100 po stronie południowej linii kolejowej	odcinka
na odcinku od km 54+100 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 54+100 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 55+900 do km 55+990 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 55+900 do km 55+990 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
na odcinku od km 55+990 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej	na odcinku od km 55+990 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej	Nie dotyczy analizowanego odcinka
<p>2. Ekran akustyczny musi się charakteryzować odpowiednią izolacyjnością akustyczną oraz wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) wpisującym się w otaczający krajobraz. Ze względu na konieczność ochrony ptaków ekran akustyczny winny być nieprzezroczysty – w szczególności zbudowany 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 (nieodpuszczalna 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</p>	-	<p>W projekcie w większości zaprojektowano ekrany nieprzezroczyste wypełnione wełną mineralną. Ekran akustyczny pełny, w miejscach, w których jest to możliwe, mogą zostać obsadzone pnączami od strony zabudowy (od strony zewnętrznej). Natomiast obsadzenie ekranów od strony wewnętrznej można rozważyć jedynie w rejonie p.o. Brwinów oraz p.o. Milanówek.</p> <p>Ze względu na walory kulturowe i krajobrazowe część ekranów zaprojektowano jako przezroczyste.</p> <p>Ekran przezroczysty będzie posiadał nadrukowane czarne poziome pasy o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź czarne poprzeczne pasy o szerokości minimum 2 cm w odległości do 10 cm od siebie w celu ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami.</p>

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.	Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 18+100 do km 28+100
ekranów przezroczystych barwnych w celu wyeliminowania kolizji z ptakami.		
3. Zastosowanie reduktora hałasu (OKTAGON) przy konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych.		Wykonane analizy prognozy hałasu dla ekranów wskazują na ich skuteczność. W związku z powyższym nie ma konieczności stosowania oktagonów na obecnym etapie.

Przerwa w ekranie akustycznym od km 26+320 do km 26+341 po południowej stronie linii kolejowej jest spowodowana ze względu na istniejący wiadukt drogowy. Pomimo rezygnacji z ekranu nie zostaną odnotowane przekroczenia dopuszczalnych norm akustycznych na sąsiadującej zabudowie. Uzasadnienie zostało dołączone do tabeli 4.2.

Wymagania decyzji		Projekt budowlany	Uzasadnienie i ocena odstępstwa
RDOŚ	GDOŚ		
STRONA PÓŁNOCNA LINII KOLEJOWEJ			
od km 19+400 do km 19+600		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 19+400 do km 19+600	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 19+400 do km 19+600 ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
od km 21+200 do km 23+400	od km 21+200 do km 22+165	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 21+200 do km 21+274	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 21+200 do km 21+274 ze względu na brak na danym terenie przekroczeń norm akustycznych
		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 22+163 do km 22+165	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 22+163 do km 22+165 ze względu na brak technicznych możliwości posadowienia ekranu
Decyzja nie przewiduje ekranu akustycznego		budowa ekranu na odcinku od km 22+199 do km 22+200	Wydłużenie ekranu o 1m (do km 22+199 zamiast do km 22+200) wynika z zastosowania typowych długości paneli akustycznych (4 lub 5m)
od km 21+200 do km 23+400	od km 22+200 do km 23+400	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 22+324 do km 22+718	Posadowienie ekranu na granicy Parku Miejskiego w Brwinowie spowoduje zamknięcie otwartej przestrzeni krajobrazu oraz wpłynie negatywnie na jego percepcję przez spacerowiczów. Brak posadowienia ekranów spowoduje przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu dla terenów przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe. Maksymalny zasięg izolacji 65 dB w porze dnia wyniesie 15 m w głąb parku natomiast w porze nocnej zasięg izolacji 56 dB wyniesie 60 m.
		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 23+273 do km 23+400	Na odcinku od km 23+273 do km 23+400 zrezygnowano z budowy ekranów akustycznych ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
od km 24+900 do km 27+500		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 24+900 do km 25+127	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 24+900 do km 25+127 ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 26+321 do km 26+338	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 26+321 do km 26+338 ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej

		przerwa w ekranie na odcinku od km 27+158 do km 27+309	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 27+158 do km 27+309 ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 27+464 do km 27+500	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 27+464 do km 27+500 ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
	od km 27+900 do km 28+100	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 27+900 do km 27+962	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 27+900 do km 27+962 ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
STRONA POŁUDNIOWA LINII KOLEJOWEJ			
	od km 18+400 do km 20+000	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 18+400 do km 19+285	Na odcinku od km 18+400 do km 19+285 zrezygnowano z ekranów akustycznych ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 19+849 do km 20+000	Na odcinku od km 19+849 do km 20+000 zrezygnowano z ekranów akustycznych ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
od km 20+800 do km 23+300	od km 20+800 do km 22+090	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 20+800 do km 21+167	Na odcinku od km 20+800 do km 20+167 zrezygnowano z ekranów akustycznych ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych norm akustycznych.
	Decyzja nie przewiduje ekranu akustycznego	budowa ekranu o wysokości 5,5m na odcinku od km 22+090 do km 22+161	Wydłużenie ekranu na odcinku od km od km 22+090 do km 22+161 ze względu na konieczność ochrony przed hałasem budynków mieszkalnych po stronie południowej.
	Decyzja nie przewiduje ekranu akustycznego	budowa ekranu o wysokości 5,9 m na odcinku od km 22+200 do km 22+240	Wydłużenie ekranu na odcinku od km od km 22+200 do km 22+240 ze względu na konieczność ochrony przed hałasem budynków mieszkalnych po stronie południowej.
	od km 22+240 do km 23+300	przerwa w ekranie na odcinku od km 22+465 do km 22+591	Przerwa w ekranie od km 22+465 do km 22+591 wynika z obecności na tym odcinku, budynku podstacji trakcyjnej w Brwinowie..
		rezygnacja z ekranu na odcinku od km 23+137 do km 23+300	Na odcinku od km 23+137 do km 23+300 zrezygnowano z budowy ekranów akustycznych ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej

od km 24+600 do km 25+930	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 24+600 do km 24+947	Na odcinku od km 24+600 do km 24+947 zrezygnowano z budowy ekranów akustycznych ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej
od km 24+600 do km 25+930	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 25+870 do km 25+930	Na odcinku od km 25+870 do km 26+220 zwiększono przerwę w ciągu ekranów porównaniu do DŚU (od km 25+930 do km 26+120) ze względu na wystąpienie na danym terenie zabudowy z przeważającą funkcją usługową nie podlegającą ochronie oraz w celu wyeksponowania zabytkowej okolicy p.o Milanówek
od km 26+120 do km 29+400	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 26+120 do km 26+220	
	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 26+320 do km 26+341	Zrezygnowano z budowy ekranu akustycznego na odcinku od km 26+320 do km 26+341 ze względu na przechodzący nad linią kolejową wiadukt. Pomimo rezygnacji z ekranu nie zostaną odnotowane przekroczenia dopuszczalnych norm akustycznych na sąsiadującej zabudowie
	rezygnacja z ekranu na odcinku od km 27+070 do km 27+808	Na odcinku od km 27+070 do km 27+808 zrezygnowano z ekranów akustycznych ze względu na brak na danym terenie zabudowy podlegającej ochronie akustycznej

Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [km]	Kilometraż typu ekranu akustycznego	Długość [km]	Wysokość ekranu [m]
Strona północna					
21,274	22,163	0,889	od 21,274 do 21,359, typ M-1	0,085	5,2
			od 21,359 do 21,421, typ M-1	0,062	5,1
			od 21,421 do 21,465, typ M-1	0,044	5
			od 21,465 do 21,548 typ M-1	0,083	4,9
			od 21,548 do 21,664 typ M-1	0,116	4,8
			od 21,664 do 21,731 typ M-1	0,067	4,9
			od 21,731 do 21,780 typ M-1	0,049	4,8
			od 21,780 do 21,855 typ M-1	0,075	4,7
			od 21,855 do 21,962 typ M-1	0,107	4,8
			od 21,962 do 22,141 typ M-1	0,179	4,9
22,199	22,324	0,125	od 22,141 do 22,163 typ M-2	0,022	4,9
			od 22,199 do 22,220, typ M-2	0,021	5
			od 22,220 do 22,272, typ M-1	0,052	5
			od 22,272 do 22,280, typ M-1	0,008	4,5
22,718	23,273	0,555	od 22,280 do 22,324, typ M-1	0,044	4,9
			od 22,718 do 22,872 typ M-1	0,154	5,1
			od 22,872 do 22,964 typ M-1	0,092	5
			od 22,964 do 22,993 typ M-2	0,029	5

Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [km]	Kilometraż typu ekranu akustycznego	Długość [km]	Wysokość ekranu [m]
			od 22,993 do 23,008 typ M-2	0,015	4,9
			od 23,008 do 23,166 typ M-1	0,158	4,9
			od 23,166 do 23,273 typ M-1	0,107	5,0
			od 25,127 do 25,171 typ M-1	0,044	2,3
			od 25,171 do 25,182 typ M-1	0,011	2,2
			od 25,182 do 25,189	0,007	2,2
			od 25,189 do 25,194	0,005	2,1
			od 25,194 do 25,199	0,005	2
			od 25,199 do 25,267	0,068	1,8
			od 25,267 do 25,277	0,010	1,8
			od 25,277 do 25,292	0,015	1,9
			od 25,292 do 25,302	0,010	2,1
			od 25,302 do 25,307	0,005	1,8
			od 25,307 do 25,311	0,004	1,9
			od 25,311 do 25,319	0,008	2,5
			od 25,319 do 25,351	0,032	2,6
			od 25,351 do 25,371	0,020	2,5
			od 25,371 do 25,396	0,025	2,6
			od 25,396 do 25,431	0,035	2,7
			od 25,431 do 25,461	0,03	2,8
			od 25,461 do 25,466	0,005	2,9
			od 25,466 do 25,491	0,025	2,9
			od 25,491 do 25,501	0,01	3
			od 25,501 do 25,506	0,005	3
			od 25,506 do 25,521	0,015	2,9
			od 25,521 do 25,536	0,015	2,8
			od 25,536 do 25,551	0,015	2,7
			od 25,551 do 25,565	0,014	2,6
			od 25,565 do 25,570	0,005	2,5
			od 25,570 do 25,575	0,005	2,5
			od 25,575 do 25,585	0,01	2,4
			od 25,585 do 25,596	0,011	2,3
			od 25,596 do 25,651	0,055	2,2
			od 25,651 do 25,686	0,035	2,3
			od 25,686 do 25,690	0,004	2,3
			od 25,690 do 25,738	0,048	2,4
			od 25,738 do 25,785	0,047	2,5
			od 25,785 do 25,840	0,055	2,6
			od 25,840 do 25,848	0,008	2,7
			od 25,848 do 25,856	0,008	2,6
			od 25,856 do 25,865	0,009	2,5
			od 25,865 do 25,875	0,01	2,4
			od 25,875 do 25,885	0,01	2,3
			od 25,885 do 25,895	0,01	2,2
			od 25,895 do 25,900	0,005	2,1
			od 25,900 do 25,944	0,044	2,1
			od 25,944 do 25,990	0,046	2,2
			od 25,990 do 26,025	0,035	2,3
			od 26,025 do 26,048	0,023	2,4
			od 26,048 do 26,052	0,004	2,4
			od 26,052 do 26,069	0,017	2,3
			od 26,069 do 26,100	0,031	2
25,127	26,321	1,194			

Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [km]	Kilometraż typu ekranu akustycznego	Długość [km]	Wysokość ekranu [m]			
			od 26,100 do 26,158	0,058	1,9			
			od 26,158 do 26,167	0,009	1,8			
			od 26,167 do 26,221	0,054	1,8			
			od 26,221 do 26,321	0,1	1,8			
26,338	27,158	0,82	od 26,338 do 26,356	0,018	1,8			
			od 26,356 do 26,371	0,015	1,9			
			od 26,371 do 26,472	0,101	1,8			
			od 26,472 do 26,500	0,028	1,8			
			od 26,500 do 26,856	0,356	1,8			
			od 26,856 do 26,876	0,02	1,9			
			od 26,876 do 26,884	0,008	2,0			
			od 26,884 do 26,889	0,005	2,1			
			od 26,889 do 26,894	0,005	2,1			
			od 26,894 do 26,904	0,01	2,2			
			od 26,904 do 26,910	0,006	2,3			
			od 26,910 do 26,918	0,008	2,4			
			od 26,918 do 26,923	0,005	2,5			
			od 26,923 do 26,933	0,01	2,6			
			od 26,933 do 26,943	0,01	2,7			
			od 26,943 do 26,953	0,01	2,8			
			od 26,953 do 26,963	0,01	2,9			
			od 26,963 do 26,973	0,01	3,0			
			od 26,973 do 26,981	0,008	3,1			
			od 26,981 do 26,994	0,13	3,2			
						od 26,994 do 26,997 typ M-2	0,003	3,2
						od 26,997 do 27,005 typ M-2	0,008	3,3
			od 27,005 do 27,121 typ M-1	0,116	3,3			
			od 27,121 do 27,158 typ M-1	0,037	3,2			
27,309	27,464	0,155	od 27,309 do 27,382 typ M-1	0,073	3,1			
			od 27,382 do 27,464 typ M-1	0,082	3,2			
27+962	28+100	0,138	od 27,962 do 28,100 typ M-1	0,138	4,2			
Strona południowa								
19,285	19,849	0,564	od 19,285 do 19,309 typ M-1	0,024	2,3			
			od 19,309 do 19,337 typ M-1	0,028	2,4			
			od 19,337 do 19,361 typ M-1	0,024	2,5			
			od 19,361 do 19,387 typ M-1	0,026	2,6			
			od 19,387 do 19,411 typ M-1	0,024	2,7			
			od 19,411 do 19,431 typ M-1	0,02	2,8			
			od 19,431 do 19,447 typ M-1	0,016	2,9			
			od 19,447 do 19,466 typ M-1	0,019	3			
			od 19,466 do 19,489 typ M-1	0,023	3,1			
			od 19,489 do 19,519 typ M-1	0,03	3,2			
			od 19,519 do 19,529 typ M-2	0,01	3,2			
			od 19,529 do 19,544 typ M-2	0,015	4			
			od 19,544 do 19,559 typ M-2	0,015	4,1			
			od 19,559 do 19,564 typ M-2	0,005	4,2			
			od 19,564 do 19,572 typ M-1	0,008	4,2			
			od 19,572 do 19,591 typ M-1	0,019	4,3			
			od 19,591 do 19,606 typ M-1	0,015	4,4			
			od 19,606 do 19,626 typ M-1	0,020	4,5			
			od 19,626 do 19,643 typ M-1	0,017	4,6			
			od 19,643 do 19,665 typ M-1	0,022	4,7			

Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [km]	Kilometraż typu ekranu akustycznego	Długość [km]	Wysokość ekranu [m]
			od 19,665 do 19,680 typ M-1	0,015	4,8
			od 19,680 do 19,695 typ M-1	0,015	4,9
			od 19,695 do 19,708 typ M-1	0,013	5
			od 19,708 do 19,721 typ M-1	0,013	4,9
			od 19,721 do 19,740 typ M-1	0,019	4,8
			od 19,740 do 19,751 typ M-1	0,011	4,7
			od 19,751 do 19,761 typ M-1	0,01	4,6
			od 19,761 do 19,774 typ M-1	0,013	4,5
			od 19,774 do 19,789 typ M-1	0,014	4,4
21,167	22,161	0,994	od 19,789 do 19,849 typ M-1	0,060	4,3
			od 21,167 do 21,189 typ M-1	0,022	5,1
			od 21,189 do 21,229 typ M-1	0,04	5,2
			od 21,229 do 21,254 typ M-1	0,025	5,1
			od 21,254 do 21,271 typ M-1	0,017	5
			od 21,271 do 21,291 typ M-1	0,02	4,9
			od 21,291 do 21,330 typ M-1	0,039	4,8
			od 21,330 do 21,374 typ M-1	0,044	4,7
			od 21,374 do 21,456 typ M-1	0,082	4,6
			od 21,456 do 21,530 typ M-1	0,074	4,7
			od 21,530 do 21,579 typ M-1	0,049	4,6
			od 21,579 do 21,759 typ M-1	0,18	4,5
			od 21,759 do 21,856 typ M-1	0,097	4,6
			od 21,856 do 21,918 typ M-1	0,062	4,7
			od 21,918 do 21,985 typ M-1	0,067	4,8
			od 21,985 do 22,068 typ M-1	0,083	4,9
22,200	22,465	0,265	od 22,068 do 22,161 typ M-2	0,093	4,9
			od 22,200 do 22,248 typ M-2	0,048	4,8
			od 22,248 do 22,253 typ M-2	0,005	4,9
			od 22,253 do 22,258 typ M-2	0,005	5
			od 22,258 do 22,263 typ M-2	0,005	5,1
			od 22,263 do 22,268 typ M-2	0,005	5,2
			od 22,268 do 22,283 typ M-1	0,015	5,5
			od 22,283 do 22,293 typ M-1	0,01	5,4
			od 22,293 do 22,308 typ M-1	0,015	5,3
			od 22,308 do 22,323 typ M-1	0,015	5,2
			od 22,323 do 22,342 typ M-1	0,019	5,1
			od 22,342 do 22,352 typ M-1	0,01	4,9
			od 22,352 do 22,360 typ M-1	0,008	5
			od 22,360 do 22,384 typ M-1	0,024	4,5
			od 22,384 do 22,411 typ M-1	0,027	4,4
			od 22,411 do 22,416 typ M-1	0,005	4,6
22,591	23,137	0,546	od 22,416 do 22,465 typ M-1	0,049	4,8
			od 22,591 do 22,624 typ M-1	0,033	4,2
			od 22,624 do 22,659 typ M-1	0,035	4,3
			od 22,659 do 22,689 typ M-1	0,03	4,4
			od 22,689 do 22,780 typ M-1	0,091	4,5
			od 22,780 do 22,827 typ M-1	0,047	4,4
			od 22,827 do 22,872 typ M-1	0,045	4,3
			od 22,872 do 22,915 typ M-1	0,043	4,2
			od 22,915 do 22,953 typ M-1	0,038	4,3
			od 22,953 do 23,970 typ M-1	0,017	4,4
			od 22,970 do 23,000 typ M-2	0,030	4,4

Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [km]	Kilometraż typu ekranu akustycznego	Długość [km]	Wysokość ekranu [m]
			od 23,000 do 23,010 typ M-2	0,010	4,3
			od 23,010 do 23,059 typ M-1	0,049	4,3
			od 23,059 do 23,079 typ M-1	0,02	4,4
			od 23,079 do 23,090 typ M-1	0,011	4,5
			od 23,090 do 23,119 typ M-1	0,029	4,6
			od 23,119 do 23,137 typ M-1	0,018	4,7
24,947	25,870	0,923	od 24,947 do 25,001 typ M-1	0,054	2,8
			od 25,001 do 25,038 typ M-2	0,037	2,8
			od 25,038 do 25,076 typ M-1	0,038	2,8
			od 25,076 do 25,182 typ M-1	0,106	2,9
			od 25,182 do 25,286	0,104	2,9
			od 25,286 do 25,319	0,033	2,6
			od 25,319 do 25,353	0,034	2,5
			od 25,353 do 25,412	0,059	2,4
			od 25,412 do 25,442	0,03	2,3
			od 25,442 do 25,470	0,028	2,2
			od 25,470 do 25,490	0,02	2,1
			od 25,490 do 25,527	0,037	2
			od 25,527 do 25,597	0,07	2
			od 25,597 do 25,623	0,026	2,1
			od 25,623 do 25,632	0,009	2
			od 25,632 do 25,642	0,01	2
			od 25,642 do 25,662	0,02	1,9
			od 25,662 do 25,821	0,159	1,8
			od 25,821 do 25,840	0,019	1,9
			od 25,840 do 25,870	0,03	2
26,220	26,320	0,1	od 26,220 do 26,320	0,1	2,2
26,341	27,070	0,729	od 26,341 do 26,379	0,038	1,8
			od 26,379 do 26,431	0,052	2,3
			od 26,431 do 26,453	0,022	2,3
			od 26,453 do 26,471	0,018	2,4
			od 26,471 do 26,486	0,015	2,4
			od 26,486 do 26,523	0,037	2,5
			od 26,523 do 26,575	0,052	2,6
			od 26,575 do 26,652	0,077	2,7
			od 26,652 do 26,848	0,196	2,8
			od 26,848 do 26,852	0,004	2,7
			od 26,852 do 26,857	0,005	2,6
			od 26,857 do 26,862	0,005	2,4
			od 26,862 do 26,871	0,009	2,5
			od 26,871 do 26,879	0,008	2,6
			od 26,879 do 26,974	0,095	2,7
			od 26,974 do 26,994	0,02	2,8
			od 26,994 do 27,070 typ M-1	0,076	2,8
27,808	28,100	0,292	od 27,808 do 27,853 typ M-1	0,045	4,2
			od 27,853 do 27,891 typ M-2	0,038	4,1
			od 27,891 do 27,916 typ M-1	0,025	4
			od 27,916 do 27,939 typ M-2	0,023	4,1
			od 27,939 do 27,955 typ M-1	0,016	4,2
			od 27,955 do 27,970 typ M-2	0,015	4,3
			od 27,970 do 27,985 typ M-1	0,015	4,4
od 27,985 do 28,014 typ M-1	0,029	4,5			

Kilometraż początku	Kilometraż końca	Długość [km]	Kilometraż typu ekranu akustycznego	Długość [km]	Wysokość ekranu [m]
			od 28,014 do 28,018 typ M-1	0,004	4,8
			od 28,018 do 28,022 typ M-1	0,004	5,2
			od 28,022 do 28,025 typ M-1	0,003	4,8
			od 28,025 do 28,047 typ M-1	0,022	4,5
			od 28,047 do 28,077 typ M-1	0,03	4,4
			od 28,077 do 28,100 typ M-1	0,023	4,3
<p>Forma i wygląd ekranów na obszarze strefy ochrony konserwatorskiej układu urbanistyczno-krajobrazowego Milanówka wpisanego do rejestru zabytków, to jest od km 25,182 do km 26,994 po obydwu stronach linii kolejowej, będzie przedmiotem odrębnego uzgodnienia z MWKZ na etapie opracowania projektu wykonawczego.</p>					

- 2. W zakresie ochrony środowiska gruntowo – wodnego należy przedstawić system odwodnienia peronów stacji występujących na analizowanym odcinku linii kolejowej oraz wyjaśnić czy będzie konieczność obniżenia poziomu wód gruntowych. Dla obszarów, dla których stwierdzona zostanie konieczność odwodnienia należy określić sposób odwodniania, podczyszczania odpompowanej wody oraz miejsce wprowadzania odpompowywanej wody.**

Urządzenia odwadniające podtorze na analizowanym odcinku zostały zaprojektowane na obszarach o nisko położonym zwierciadle wód gruntowych. Przeprowadzone badania geotechniczne stwierdziły, że dna projektowanych drenów odwadniających podtorze oraz drenokolektory znajdują się powyżej poziomu zwierciadła wód gruntowych z wyjątkiem odcinka 200 m przy korycie rzeki Rokitnica Stara. Odnośnie rowu odwadniającego od koryta rzeki w kierunku Żyrardowa dno rowu będzie powyżej poziomu zwierciadła wód gruntowych z wyjątkiem odcinka 250 m przy korycie rzeki Rokitnica Stara. Od km 20+000 do km 20+200 przy korycie Zimna Woda dno rowu odwadniającego również znajdzie się poniżej poziomu zwierciadła wód gruntowych.

Na analizowanym odcinku nie wystąpią prace związane z modernizacją peronów stacji. Perony p.o Milanówek i p.o Brwinów są położone przy torach linii kolejowej nr 447 i nie wchodzi w zakres inwestycji. Stąd odwodnienie peronów zostanie zachowane w stanie istniejącym. W obrębie wymienionych przystanków osobowych infrastrukturą związaną z linią kolejową nr 1 są jedynie tory szlakowe oraz niezbędne do jej istnienia urządzenia i obiekty. W obrębie przystanku osobowego Milanówek przewidziano remont przejścia w km 26+080. Jednak prace będą miały charakter napraw odtworzeniowych. Aktualnie przejście jest w formie ramy żelbetowej wykonanej w „wannie” – konstrukcji zabezpieczającej w gruncie. Woda gruntowa znajduje się na poziomie rzędnej 100,80 tzn. 0,94 m powyżej posadzki przejścia (rzędna 99,86). W trakcie realizacji inwestycji zostaną wykonane naprawy izolacji pionowej ścian konstrukcji przejścia oraz nowej izolacji stropu przejścia tylko na części odsłoniętej. Izolacja stropu przejścia zostanie wykonana przez usunięcie nawierzchni kolejowej i gruntu, zabezpieczenie podsypki kolejowej przy torach, na którym odbywa się ruch pociągów oraz odkopanie konstrukcji ścian przejścia do poziomu występowania konstrukcji zabezpieczającej w gruncie. W

przypadku pozostałych części konstrukcji wykonane będzie tylko uszczelnienie rys w konstrukcji, miejsc przecieków i uszczelnienie dylatacji. W związku z przewidzianą wymianą izolacji poziomej stropu oraz izolacji pionowej pod torem nr 1 oraz 2 i związaną z wymienionymi pracami odkrywką tunelu projektuje się ułożenie wzdłuż ścian zewnętrznych tunelu rur drenarskich w obsypce filtracyjnej i osłonie z geowłókniny. Wody z drenażu wprowadzone będą do sieci odwodnienia układu torowego za pomocą dwóch pompowni drenażowych. Studnie rewizyjne, odpowietrzające na ciągach drenarskich zaprojektowano z rur tworzywowych. Pompownie drenażowe zaprojektowano jako samoczynne, praca pomp w funkcji napływu wody do zbiornika pompowni.

- 3. W zakresie gospodarki odpadami należy zweryfikować źródło informacji stanowiącej podstawę do sporządzenia raportu ooś (na stronie 220 w poz. 6 wskazana została „ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r, o odpadach (tekst jednolity: Dz.U. 2010 Nr 185, poz. 1243 z późniejszymi zmianami)”, tymczasem obowiązującym aktem prawnym jest ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz.21)).**

Zapisy raportu odnośnie gospodarki są zgodne oraz odnoszą się do aktualnego aktu prawnego jakim jest ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz.21). Informacja zawarta na stronie 220 raportu ooś w poz 6 jest omyłką pisarską.