



DOREČZONO PO Warszawa, dnia 29 lipca 2015 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOŚ-II.4201.5.2015.EWA

2015 -06-09
8245

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 90 ust. 1 i 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, ze zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”, w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, ze zm.), zwanej dalej „Kpa”, w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanym dla przedsięwzięcia pod nazwą: *Budowa, przebudowa i rozbudowa linii kolejowej relacji Warszawa Rembertów – Zielonka na odcinku od km 19,350 do km 21,315 (linii nr 449), od km 9,206 do km 9,943 (linii nr 21), od km 14,254 do km 16,450 (linii nr 6) – odcinek Ib*

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określám następujące warunki:

1. Na etapie realizacji należy podjąć następujące działania i dopełnić poniższych warunków:

- 1.1. W trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. poprzez oszalowanie pni lub wyгородzenie. Należy wykonać zabiegi pielęgnacyjne drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji (np. usunięcie posuszu, zabezpieczenie ubytków w pniach itp.).
- 1.2. W przypadku konieczności wykonania prac ziemnych w zasięgu koron drzew, wszelkie prace w odległości do 4 m od pnia należy wykonywać ręcznie. Należy unikać wycinania dużych korzeni i konarów.
- 1.3. Na terenie placu budowy, w obrębie rzutu koron drzew zakazuje się składowania materiałów budowlanych, parkowania pojazdów i ciężkiego sprzętu, uszkodzania drzew (mechanicznego i chemicznego), w tym usuwania karp i niszczenia podrostów drzew i krzewów środkami chemicznymi.
- 1.4. Po zakończeniu modernizacji linii kolejowej w miejscach, gdzie były prowadzone prace w zasięgu koron drzew, należy rozwieść i rozplantować warstwę urodzajnej gleby. Prace te należy realizować poza okresem długotrwałych susz i upałów.
- 1.5. Inwestycję należy realizować pod nadzorem przyrodniczym w zakresie kontroli wykonania warunków określonych w niniejszym postanowieniu, w szczególności z zakresu identyfikacji na terenie robót budowlanych gatunków chronionych i ich ewentualnej ewakuacji, a także prowadzenia prac w obrębie drzew i krzewów. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, nadzorem należy objąć ich wykonanie.
- 1.6. Podczas prowadzenia robót budowlanych, należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych, które mogą być wykorzystywane do rozrodu przez określone gatunki zwierząt np. płazy.
- 1.7. Przy realizacji robót ziemnych np. wykopów, w miejscach wskazanych przez nadzór przyrodniczy należy wprowadzić zabezpieczenia przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt (np. ogrodzenia z płotków i siatki, pochylnie), które zostaną usunięte po zakończeniu prac. Przed realizacją i zasypaniem wykopów należy dokonać inspekcji na obecność zwierząt oraz ich ewentualnej ewakuacji.
- 1.8. Przy projektowaniu oświetlenia terenu inwestycji (np. placu budowy, bazy materiałowej, parku maszynowego), należy zastosować szczelne obudowy lamp, uniemożliwiające

- owadom kontakt z rozżarzoną żarówką. Na placu budowy należy zaprojektować oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne (np. sodowe), ograniczające przywabianie owadów nocą.
- 1.9. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn należy lokalizować poza sąsiedztwem rzeki Długiej oraz Kanału Magenta, jak również poza terenem ujęcia wody oraz jego strefy ochrony. Zaplecze budowy, bazy materiałowe oraz parkingi sprzętu i maszyn, a także drogi dojazdowe należy lokalizować w granicach pasa kolejowego, a jeśli nie będzie to możliwe, na nieużytkach lub terenach przekształconych antropogenicznie.
 - 1.10. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zorganizować na terenie o szczelnym podłożu i zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód.
 - 1.11. Plac budowy wyposażać 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 uprawnienia w tym zakresie.
 - 1.12. Wydzielić na placu budowy miejsca awaryjnych napraw sprzętu oraz tankowania tzw. sprzętu drobnego – z uszczelnionym podłożem, zabezpieczającym skutecznie przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi. Zapewnić mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych poza terenem zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn poza terenem placu budowy w miejscach do tego przeznaczonych.
 - 1.13. Demontaż istniejącego systemu odwodnienia możliwy jest po uprzednim wykonaniu nowego systemu.
 - 1.14. Zastosować odwodnienie układu torowego w postaci nowoprojektowanych otwartych, rowów ziemnych oraz rowów umocnionych na odcinku od km 15+142,00 do km 15+250,00 w ciągu linii kolejowej nr 6 (na odcinku strefy pośredniej ochrony ujęcia wody) lub istniejących rowów uprzednio udrożnionych i oczyszczonych.
 - 1.15. Zastosować odwodnienie peronu jednokrawędziowego jako liniowe w postaci betonowych korytek ściekowych, typu płytkiego, ułożonych wzdłuż zewnętrznej krawędzi peronu, zaś peronu dwukrawędziowego jako liniowe w postaci ciągu korytek odwadniających, bezspadkowych z systemowymi skrzynkami odpływowymi odwodnienia liniowego.
 - 1.16. W km 20+004 (linia nr 449) zastosować wgłębne odwodnienie w postaci systemu drenów kolejowych.
 - 1.17. Zastosować odprowadzenie wód opadowych z obiektów inżynierskich, tj.:
 - wiaduktu kolejowego w km proj. 14+395,829 poprzez spadek podłużny daszkowy, wykształcony w ryglu ramy, wynoszący $i = 0,5 - 2,0\%$,
 - kładek dla pieszych poprzez spadki poprzeczne (3%) oraz podłużne (2%) wykształcone w płycie pomostowej,
 - mostu kolejowego w km proj. 14+891,259 (na rzece Długiej) poprzez spadek podłużny, $i = 0,5\%$,
 - wiaduktu drogowego WD2 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 634 w km 20+004 linii kolejowej nr 449 poprzez spadki poprzeczne ($i = 2\%$) i podłużny ($i = 0,75\%$).
 - 1.18. Przed odprowadzeniem wód opadowych do zewnętrznych odbiorników zastosować:
 - osadniki i studnie kontrolne z zastawką kanałową – przed Kanałem Magenta;
 - separatory oczyszczające substancje ropopochodne z osadnikami oraz studnie kontrolne z zastawką kanałową – przed rzeką Długą.
 - 1.19. Przepust PM3 zlokalizowany w ciągu drogi wojewódzkiej nr 634 w km 20+004 linii kolejowej nr 449, należy dostosować do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt. Po stronie wschodniej (gdzie znajdują się obszary leśne) należy zaprojektować półkę o szerokości 1 m wyprowadzoną na skarpy Kanału Magenta. Półkę należy usytuować powyżej napełnienia powodowanego przepływem miarodajnym.
 - 1.20. Most kolejowy na rzece Długiej (w proj. km 14+891,259) należy przystosować do funkcji przejścia dla małych zwierząt. Należy zaprojektować półki przełazowe z desek ułożonych na stalowej konstrukcji wsporczej. Półki należy zamontować w korycie z blachy. Szerokość półki przełazowej dostępnej dla migracji zwierząt winna wynosić min. 1 m. Strefę

- dostosowaną do migracji zwierząt należy pokryć glebą próchniczną i roślinnością. Obszar ten należy w sposób łagodny dowiązać do istniejącego terenu.
- 1.21. Zastosować maty wibroizolacyjne (tłumiące) pod warstwą nawierzchni torowiska na moście kolejowym w km 14+891,259 oraz wiadukcie kolejowym w km 14+395,829 (na odcinku od km 14+389,36 do km 14+401,97).
- 2. Na etapie eksploatacji należy podjąć następujące działania i dopełnić poniższych warunków:**
- 2.1. Okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem na etapie eksploatacji inwestycji należy prowadzić w okresie od początku września do końca lutego, czyli poza sezonem lęgowym ptaków, lub w trakcie sezonu lęgowego ptaków, po uprzednim wykonaniu inspekcji terenowej, pod kątem występowania gatunków chronionych.
- 2.2. Zakaz stosowania herbicydów na odcinkach:
- proj. km od 20+987,727 do km 21+187,727,
 - proj. km od 9+623,872 do km 9+823,872,
 - proj. km od 14+791,259 do km 15+100,00,
 - od km 15+500,00 do km 16+450,00,
- na rzecz ręcznego lub mechanicznego usuwania roślinności.
- 2.3. Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji.
- 2.4. Przejścia dla zwierząt oraz ogrodzenia ochronno – naprowadzające należy regularnie oczyszczać i konserwować w następującym zakresie:
- 2.4.1. kontrola drożności przejścia polegać powinna na usuwaniu wszelkiego materiału obcego blokującego światło obiektu i przepustowość ekologiczną, i powinna być przeprowadzana na początku roku (wczesną wiosną) oraz po każdym wezbraniu wód;
- 2.4.2. kontrola szczelności ogrodzenia ochronno – naprowadzającego (m. in. dla płazów) powinna być przeprowadzana m. in. w zakresie: połączenia ogrodzenia z obiektem inżynierskim, stabilności konstrukcji ogrodzenia oraz szczelności przy powierzchni gruntu. Kontrola powinna być przeprowadzana 3 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi (luty – marzec), przed migracjami młodych osobników (koniec maja – początek czerwca), przed migracjami jesiennymi (sierpień).
- 2.5. Dla właściwego wzrostu posadzonych sadzonek, roboty pielęgnacyjne należy prowadzić minimum przez trzy kolejne sezony wegetacyjne od posadzenia roślin. Pielęgnacji krzewów liściastych należy dokonać w jednym sezonie wegetacyjnym, w następującym zakresie:
- 2.5.1. pielenie chwastów, usuwanie odrostów korzeniowych lub okulantów (tzw. dzików), spulchnianie ziemi wokół krzewów i pnączy oraz poprawianie mis – 4 krotnie;
- 2.5.2. zasilanie nawozami mineralnymi – 1 krotnie;
- 2.5.3. przycinanie koron, usuwanie kwiatostanów lub owocostanów – 1 krotnie;
- 2.5.4. podlewanie – 8 krotnie;
- 2.5.5. jesienne kopczykowanie, wiosenne rozgarnięcie kopczyków i wykonanie mis;
- 2.5.6. wymiana uschniętych lub silnie uszkodzonych egzemplarzy.
- 2.6. Na terenach infrastruktury kolejowej, należy zaprojektować oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne (np. sodowe), ograniczające przywabianie owadów.
- 2.7. Ekran akustyczny zaprojektowany z materiałów przezroczystych (w km 14+730 – 14+793, po prawej stronie linii kolejowej), w celu ochrony ptaków przed zderzeniami, należy wyposażyć w czarne poziome pasy o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź czarne poziome pasy o szerokości minimum 2 cm w odległości do 10 cm od siebie.
- 3. W ramach przeprowadzanego monitoringu środowiska:**
- 3.1. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia należy zapewnić minimum 3-letni monitoring środowiska uwzględniający m. in.: wykorzystanie przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, kontrolę stanu przejść oraz ocenę ich utrzymania, drożność szlaków migracji oraz kolizje ze zwierzętami, a także monitoring otoczenia przejść oraz aktywności ludzi w ich obrębie. Monitoring środowiska należy prowadzić w okresie całorocznym (ze szczególnym uwzględnieniem sezonowych migracji fauny), przedstawiając jednocześnie szczegółowy opis założeń zastosowanej metodyki. W przypadku, jeśli zastosowane działania okażą się niewystarczające do ochrony dzikiej fauny, należy zaproponować i wdrożyć środki poprawiające funkcjonowanie istniejących zabezpieczeń. Wyniki z monitoringu

porealizacyjnego należy przedkładać w postaci corocznego sprawozdania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

4. W warunkach decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6 października 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-008/08, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa – Białystok – Sokółka w granicach województwa mazowieckiego według wariantu 1+, oznaczonej dalej „(I)”, oraz w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 5 października 2011 r., znak: WOOS-II.4201.2.2011.DŚ, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) według wariantu inwestycyjnego nr I, oznaczonej dalej „(II)”, w części dotyczącej omawianej inwestycji tj. od km 19,350 do km 21,315 (linii nr 449), od km 9,206 do km 9,943 (linii nr 21), od km 14,254 do km 16,450 (linii nr 6) – odcinek Ib, wprowadza się następujące zmiany:

- 4.1. Pkt III. 1 (I) otrzymuje brzmienie:

„1. Budowę ekranów akustycznych zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Lp.	Numer linii kolejowej	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	Strona	Wysokość* [m]	Typ ekranu
1	449	19+350	19+650	prawa	3,5	odbijający, nietransparentny (nieprzezroczysty)
2	449	20+460	20+903	prawa	3,0	odbijający, nietransparentny (nieprzezroczysty)
3	449	20+903	21+303	prawa	3,0	pochłaniający
	6	14+252	14+307	prawa	3,0	pochłaniający
4	6	14+334	14+597	prawa	3,0	pochłaniający
5	6	14+597	14+660	prawa	3,0	odbijający, nietransparentny (nieprzezroczysty)
6	6	14+730	14+793	prawa	3,0	odbijający (przezroczysty)
7	6	14+793	14+833	prawa	3,0	pochłaniający
8	6	14+837	15+400	prawa	3,0	pochłaniający
9	21	9+739	9+935	lewa	2,5	pochłaniający
10	6	14+300	14+480	lewa	3,5	pochłaniający
11	6	14+920	15+270	lewa	4,5	pochłaniający
12	6	15+267	15+500	lewa	3,5	pochłaniający

*wysokość ekranu liczona od główki szyny.”.

- 4.2. Pkt III. 2 (I) oraz pkt 1.3.1 (II) otrzymują brzmienie:

„Należy zaprojektować ekrany akustyczne jako nieprzezroczyste (nietransparentne) z wyjątkiem ekranu w km 14+730 – 14+793, po prawej stronie linii kolejowej, który zgodnie z zaleceniami Konserwatora Zabytków, należy wykonać jak przezroczysty (odbijający). Dopuszcza się również stosowanie ekranów przezroczystych na obiektach inżynierskich.”.

- 4.3. Pkt III. 23 (I) otrzymuje brzmienie:

„23. Wykonanie płotków naprowadzających o konstrukcji panelowej (z paneli laminatowych), przy obiekcie mostowym na rzece Długiej, wzdłuż torowiska po każdej stronie obiektu, w następujących lokalizacjach:

strona obiektu	kilometraż
lewa	od km 14+853,00 do km 14+887,00
	od km 14+907,00 do km 14+957,00
prawa	od km 14+853,00 do km 14+887,00
	od km 14+907,00 do km 14+957,00

Wygradzenie należy wprowadzić na wysokość równą 65 cm, przy czym 50 cm ponad powierzchnię terenu, 15 cm osadzonych w gruncie, a górna krawędź płotka powinna kończyć się 10 cm przewieszką w stronę przeciwną do torowiska.”.

4.4. Pkt III. 24 (I) uchyla się.

4.5. Pkt III. 27 (I) otrzymuje brzmienie:

„27. Uzupełnienie strat zieleni (w miejscach możliwych ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego) w rejonie obiektu mostowego na rzece Długiej w km proj. 14+891,259, a także w sąsiedztwie przepustów: w km 20+004 (linia nr 449), w km proj. 9+723,872 (linia nr 21) oraz w km proj. 21+087,727 (linia nr 449) poprzez wprowadzenie nasadzeń z gatunków rodzimych.”.

4.6. Pkt IV. 1) (I) oraz pkt 3 (II) otrzymują brzmienie:

„Należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie dotyczącym oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. Analizę należy wykonać po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić odpowiedniemu organowi w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy należy wykonać pomiary kontrolne hałasu obejmujące tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej podlegające ochronie akustycznej, m.in. w następujących punktach:

Oznaczenie punktu	Lokalizacja	Strona linii kolejowej
A01	Zielonka, ul. Piastowska 15	lewa
A02	Zielonka, ul. Leśna 8a	prawa
A03	Zielonka, ul. Mikołaja Kopernika 32	prawa
A04	Zielonka, ul. Zygmunta Krasińskiego 30	lewa

a także w miejscach, gdzie wg wyników obliczeń akustycznych przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko budynki chronione znalazły się na granicy przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, tj. w następujących lokalizacjach:

Kilometraż [km]	Strona linii kolejowej
19+771	prawa
15+131	lewa

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia (np. budowa nowych lub zwiększenie parametrów istniejących ekranów akustycznych). Jeżeli nie będzie możliwości technicznych, technologicznych i organizacyjnych, by zapobiec ewentualnym przekroczeniom dopuszczalnych poziomów hałasu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.”.

UZASADNIENIE

W dniu 1 kwietnia 2015 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”), wpłynął wniosek Wojewody Mazowieckiego z dnia 30 marca 2015 r., znak: WI-III.7840.7.15.2015.EA, o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: *Budowa, przebudowa i rozbudowa linii kolejowej relacji Warszawa Rembertów – Zielonka na odcinku od km 19,350 do km 21,315 (linii nr 449), od km 9,206 do km 9,943 (linii nr 21), od km 14,254 do km 16,450 (linii nr 6) – odcinek Ib*. Do przedmiotowego wniosku załączono kopię wniosku z dnia 6 marca 2015 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika - Pana Janusza Rutkowskiego – o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę oraz o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Do ww. wniosku załączono raport o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko (zwany dalej „raportem oos”). Dla przedmiotowej inwestycji Regionalny Dyrektor wydał następujące decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach:

– decyzję z dnia 6 października 2009 r., znak: RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-008/08, dla przedsięwzięcia polegającego na *modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa*

2	Pani Wanda Gołębiewska (pismo z dnia 5 lipca 2015 r.).	
2.1	Wniosek o uzupełnienie raportu ooś w następujących obszarach: – analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem, – zdrowie i bezpieczeństwo ludzi, – klimat akustyczny, – drgania – wibroakustyka.	Wniosek nieuwzględniony. Przedłożony raport ooś został sporządzony zgodnie z wymogami art. 67 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi, klimat akustyczny i wibroakustyczny, a także dokonano analizy możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Po analizie informacji zawartych w raporcie ooś i jego uzupełnieniu i korektach, w niniejszym postanowieniu określono szereg działań mających na celu zapobieganie oraz minimalizowanie ewentualnego negatywnego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi.
2.2	Wniosek o dokonanie rzetelnej, uwzględniającej stan faktyczny analizy konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem oraz uzupełnienie raportu ooś w tym zakresie. Zdaniem Wnioskującej należy odnieść się do konfliktów społecznych związanych z wykupem przez Inwestora terenów, wywłaszczaniem gruntów oraz utratą wartości dóbr materialnych w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia.	Odpowiedź jak do pkt 2.1. Odnosząc się do drugiej części wniosku Regionalny Dyrektor wyjaśnia, że kwestia z zakresu wykupu przez Inwestora terenów, wywłaszczania gruntów oraz utraty wartości dóbr materialnych w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie dotyczy postępowania prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora. Dodatkowo w piśmie z dnia 15 lipca 2015 r., znak: E75/94/3/07/2015, Inwestor wyjaśnił, że na obecnym etapie realizacji projektu (uzyskiwanie decyzji o pozwoleniu na budowę) rozpatrywany jest wariant zgodny z decyzją I oraz decyzją II, zaś rolą Regionalnego Dyrektora na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest ocena i doprecyzowanie proponowanych rozwiązań projektowych pod kątem warunków i wymagań środowiskowych.
2.3	Uwaga, że w raporcie ooś pominięto kwestię wpływu budowy i eksploatacji inwestycji na zdrowie i bezpieczeństwo osób zamieszkających w najbliższym otoczeniu inwestycji. Zdaniem Wnioskującej w raporcie ooś nie przeanalizowano oddziaływania przedsięwzięcia związanego z budową i eksploatacją tunelu drogowego w ciągu ul. Kolejowej pod linią nr 6 – co spowoduje zmianę ciągów komunikacyjnych w Zielonce, wzrost natężenia ruchu na poszczególnych ulicach i wiązać się będzie ze znaczącym wpływem inwestycji na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi (w najbliższym otoczeniu inwestycji). Wniosek o uzupełnienie	Odpowiedź jak do pkt 2.1. Z raportu ooś wynika, że w ramach przedsięwzięcia przewiduje się likwidację przejazdu kolejowego w km 14+379,00 i budowę wiaduktu kolejowego (proj. km 14+395,829), który zastąpi istniejący przejazd kolejowy. Budowa wiaduktu ma na celu bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu kolejowego nad ul. Kolejową, która poprowadzona zostanie tunelem drogowym. W piśmie z dnia 15 lipca 2015 r., znak: E75/94/3/07/2015, Inwestor dodatkowo wyjaśnił, że proponowane rozwiązanie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i pieszo-rowerowego.

	raportu ooś o powyższe kwestie.	
2.4	Uwaga, że w raporcie ooś pominięto kwestię wpływu inwestycji na klimat akustyczny oraz drgania i wibroakustykę. Zdaniem Wnioskującej w raporcie ooś nie przeanalizowano oddziaływania przedsięwzięcia związanego z planowanym do realizacji układem drogowym (tj. tunelem drogowym w ciągu ul. Kolejowej pod linią nr 6), a także pominięto kwestie dotyczące wywłaszczeń terenów i „przesunięcia ruchu kołowego” znacznie bliżej zabudowań mieszkalnych oraz stref ochrony wartości przyrodniczych. Wniosek o uzupełnienie raportu ooś o powyższe kwestie oraz o ponowne przeanalizowanie wpływu inwestycji na całym jej obszarze.	Odpowiedź jak do pkt 2.1. W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko w raporcie ooś przeanalizowano oddziaływanie przedmiotowej linii kolejowej z uwzględnieniem wszystkich rozwiązań projektowych planowanych do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia. W piśmie z dnia 15 lipca 2015 r., znak: E75/94/3/07/2015, Inwestor dodatkowo wyjaśnił, że planowana do realizacji budowa tunelu pod linią kolejową w ciągu ul. Kolejowej ograniczy oddziaływanie akustyczne, spowodowane ruchem drogowym w tym rejonie, z uwagi na podziemne usytuowanie tunelu drogowego, wykonanie skarp bocznych jego ścian oraz sklepienia. W niniejszym postanowieniu nakazano wykonanie analizy porealizacyjnej, w ramach której dokonane zostanie porównanie ustaleń zawartych w raporcie ooś i w niniejszym postanowieniu z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia (pkt 4.6 sentencji postanowienia). Kwestia wywłaszczania gruntów wykracza poza kompetencje organu określone w przepisach ustawy ooś w zakresie ocen oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto poza ogłoszonym przez Wojewodę Mazowieckiego terminem 21 dni konsultacji społecznych uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożył Pan Jerzy Mućko – pismo z dnia 25 marca 2015 r. (data wpływu 9 kwietnia 2015 r.), z dnia 6 maja 2015 r. (data wpływu 7 maja 2015 r.) oraz z dnia 16 maja 2015 r. (data wpływu 18 maja 2015 r.). W ww. pismach przedstawiono szereg uwag w przedmiocie protestu przeciwko budowie bocznicy kolejowej do firmy CERAMIKA w Zielonce oraz związanej z tym likwidacji garaży na Osiedlu Wolności w Zielonce. W pismach tych zwrócono również uwagę na planowane zniszczenie dużej ilości drzew i krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji. Uwagi wniesione przez Pana Jerzego Mućko dotyczyły również projektowanych ekranów akustycznych. Po przeanalizowaniu informacji zawartych w piśmie Pana Jerzego Mućko z dnia 25 marca 2015 r. (data wpływu 9 kwietnia 2015 r.), Regionalny Dyrektor pismem z dnia 30 kwietnia 2015 r., znak: WOOŚ-II.4201.5.2015.EWA, wystąpił do Pełnomocnika PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – Pana Janusza Rutkowskiego, z prośbą o zajęcie stanowiska na temat postulatów w nim zawartych. W dniu 7 maja 2015 r. wpłynęła stosowna odpowiedź – pismo znak: E75/341/1/05/2015, podpisane przez Pełnomocnika, zawierające odpowiedź na temat uwag zawartych w ww. piśmie. W odpowiedzi tej czytamy, że „w ramach tej inwestycji nie jest budowana bocznica kolejowa (...) a jedynie podłączenie z nieistniejącą nieeksploatowaną bocznica poprzez nowy układ torowy wynikający z zakresu modernizacji stacji kolejowej Zielonka”. Z informacji zawartych w ww. odpowiedzi wynika także, że „Garaże (...) są pobudowane na terenie dzierżawionym od PKP S.A na podstawie umowy dzierżawy”. Pismem Regionalnego Dyrektora z dnia 3 czerwca 2015 r., znak: WOOŚ-II.4201.5.2015.EWA, udzielono odpowiedzi Panu Jerzemu Mućko. Odnosząc się do zarzutów z zakresu wycinki drzew i krzewów Regionalny Dyrektor wyjaśnia, że z informacji zawartych w raporcie ooś wynika, że zajętość terenu inwestycji zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, zaś wycince będą podlegały jedynie te drzewa, które stoją w kolizji z przebudowywaną infrastrukturą linii kolejowej i drogowej. W piśmie z dnia 7 maja 2015 r., znak: E75/341/1/05/2015, Pan Janusz Rutkowski uszczegółowił informację z ww. zakresu wskazując, że drzewa rosnące na nieużywanej bocznicy kolejowej nie ulegną wycince. W odpowiedzi na zarzuty Pana Jerzego Mućko z zakresu realizacji ekranów akustycznych, Regionalny Dyrektor informuje, że analizy akustyczne przedstawione w raporcie ooś wraz z uzupełnieniem wykazały, że po zastosowaniu tych zabezpieczeń

zapewniona zostanie konieczna ochrona terenów mieszkalnych położonych przy rozpatrywanej linii kolejowej. Po analizie zgromadzonych w niniejszej sprawie materiałów Regionalny Dyrektor, w celu zminimalizowania oddziaływania akustycznego linii kolejowej, w pkt 4.1 sentencji postanowienia nałożył na Inwestora obowiązek wykonania ekranów akustycznych.

Treść niniejszego postanowienia przygotowano w oparciu o informacje zawarte w zgromadzonym materiale dowodowym, a także wykorzystano wiedzę i doświadczenie organu w zakresie ochrony środowiska. Uwzględniono również opinię sanitarną PWIS z dnia 6 lipca 2015 r. w pkt 4.1 sentencji niniejszego postanowienia wskazując na konieczność zastosowania ekranów akustycznych minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko. Warunki z opinii sanitarnej PWIS dotyczące konieczności zabezpieczenia zaplecza budowy przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód oraz zagospodarowania odpadów zgodnie z obowiązującymi przepisami zawarte są w pkt 1.10 i 1.11 sentencji niniejszego postanowienia. W pkt 1.9 sentencji postanowienia oraz w pkt II.4 sentencji decyzji I zostały uwzględnione warunki z opinii sanitarnej PWIS dotyczące lokalizowania zaplecza budowy oraz baz materiałowych w granicach pasa kolejowego, a jeśli to nie będzie możliwe, na nieużytkach lub terenach przekształconych antropogenicznie, poza sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej. W pkt 4.6 sentencji niniejszego postanowienia Regionalny Dyrektor uwzględnił warunek opinii sanitarnej PWIS wskazując zakres pomiarów kontrolnych hałasu koniecznych do wykonania w ramach analizy porealizacyjnej. Regionalny Dyrektor nie uwzględnił wskazań z opinii sanitarnej PWIS dotyczących konieczności wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony przed hałasem przy terenie zlokalizowanym w kilometrażu 19+414, strona lewa linii kolejowej, z uwagi na fakt, że w rejonie tejże lokalizacji brak jest terenów podlegających ochronie akustycznej. Tereny chronione akustycznie występują po stronie prawej linii kolejowej, niemniej przedstawione w raporcie oś (rozdział 7.1.5 raportu oś) oraz korekcie do raportu oś złożonej w dniu 20 maja 2015 r. dane dotyczące uciążliwości generowanych przez planowaną inwestycję po zastosowaniu ekranu akustycznego nr 1 wymienionego w pkt 4.1 sentencji niniejszego postanowienia, wskazują na dotrzymanie obowiązujących standardów w środowisku na terenach chronionych akustycznie. Brak przesłanek do wystąpienia negatywnego oddziaływania akustycznego wynikającego z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia stanowi uzasadnienie do nienałożenia na Inwestora wymagań wskazanych w opinii PWIS w powyższym zakresie. Warunek z opinii sanitarnej PWIS dotyczący konieczności prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie terenów mieszkalnych w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰-22⁰⁰, zawarty jest w pkt II.1 sentencji decyzji I oraz w pkt 1.2.2 sentencji decyzji II. Regionalny Dyrektor w pkt 1.2.8 sentencji decyzji II uwzględnił warunek opinii sanitarnej PWIS wskazujący na konieczność doboru maszyn budowlanych o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.

W pkt 1.1 – 1.4 sentencji postanowienia w celu minimalizacji negatywnego wpływu inwestycji na zieleń oraz utrzymania jej we właściwym stanie zdrowotnym w okresie największej aktywności wegetacyjnej, a także niedoprowadzenia do utraty stabilności drzew wskazano na konieczność prowadzenia odpowiednich zabiegów pielęgnacyjnych drzew i krzewów przeznaczonych do zachowania. Ponadto w celu ochrony zwierząt na etapie realizacji inwestycji w pkt 1.5 sentencji postanowienia zobowiązano Inwestora do prowadzenia robót pod nadzorem przyrodniczym, który w razie konieczności dokona bieżącej diagnozy terenu (m. in. przed realizacją i zasypaniem wykopów) i ewentualnego przeniesienia osobników poza rejon prac budowlanych, co sprzyjać będzie ograniczeniu śmiertelności zwierząt. Powyższy nadzór odpowiedzialny będzie również za prawidłowe wykonywanie prac w obrębie drzew i krzewów. W pkt 1.6 sentencji postanowienia w celu ochrony zwierząt w trakcie robót budowlanych, wskazano na konieczność zapobiegania tworzeniu się zastoisk wodnych. Wprowadzenie zabezpieczeń wykopów ma na celu ograniczenie śmiertelności w populacjach fauny (pkt 1.7 sentencji postanowienia). W celu ochrony entomofauny, w pkt 1.8 sentencji postanowienia wprowadzono warunek dotyczący odpowiedniego oświetlenia terenu inwestycji.

Warunek sformułowany w pkt 1.9 sentencji postanowienia w zakresie zorganizowania zaplecza budowy poza sąsiedztwem rzeki Długiej oraz Kanału Magenta, jak również poza terenem ujęcia wody oraz jego strefy ochrony, itp., ma na celu ochronę środowiska gruntowo – wodnego przed

przenikaniem zanieczyszczonych wód opadowych oraz ścieków z zaplecza budowy i baz materiałowych.

W celu zachowania możliwości swobodnej migracji przez przedmiotowy odcinek linii kolejowej, określono warunki dotyczące dostosowania obiektu mostowego i przepustu do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt (pkt 1.19 i 1.20 sentencji postanowienia). Wskazano również na konieczność wykonania płotków zabezpieczających przed wtargnięciem zwierząt na torowisko oraz naprowadzających na przejścia (pkt 4.3 sentencji postanowienia).

W celu ograniczenia wpływu eksploatacji inwestycji na awifaunę, w pkt 2.1 sentencji postanowienia wskazano termin usuwania drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem kolejowym w okresie od początku września do końca lutego. Natomiast w przypadku konieczności wycinki drzew i krzewów w trakcie sezonu lęgowego ptaków, zobligowano Inwestora do wykonania inspekcji terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, która umożliwi ewentualną wycinkę zieleni z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej.

Warunek sformułowany w pkt 2.2 sentencji postanowienia dotyczący zakazu stosowania herbicydów na odcinkach przedmiotowej inwestycji został wprowadzony ze względu na obecność terenów podmokłych i terenów przy zbiornikach wodnych, które są wykorzystywane do rozrodu przez określone gatunki zwierząt np. płazy, oraz sąsiedztwo doliny rzeki Długiej oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i ma na celu ochronę flory i fauny.

W celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania przejść dla zwierząt małych oraz szczelności ogrodzenia ochronno – naprowadzającego, a tym samym zachowania drożności korytarzy migracji, określono szczegółowe wytyczne dotyczące ich utrzymania i konserwacji (pkt 2.4 sentencji postanowienia).

Wprowadzony w pkt 2.5 sentencji postanowienia warunek ma na celu zapewnienie prawidłowego wzrostu oraz właściwego stanu zdrowotnego zieleni projektowanej wokół przejść dla zwierząt, co jednocześnie przyczyni się do prawidłowego funkcjonowania korytarza migracji.

W celu ochrony entomofauny, w pkt 2.6 sentencji postanowienia sformułowano warunek dotyczący odpowiedniego oświetlenia terenu inwestycji.

Warunek dotyczący odpowiedniego oznakowania przezroczystych ekranów akustycznych ma na celu ochronę awifauny poprzez zminimalizowanie do niezbędnego minimum ilości potencjalnych kolizji (pkt 2.7 sentencji postanowienia).

Wykonanie monitoringu (pkt 3.1 sentencji postanowienia) ma na celu sprawdzenie skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do gatunków i obszarów chronionych, a także zachowanie migracji zwierząt.

W pkt 4.4 sentencji postanowienia uchylono warunek III. 24 sentencji decyzji I dotyczący wykonania przejść, które powinny umożliwiać migrację zwierząt małych. Przepusty pod torami w proj. km 9+723,872 (linia nr 21) oraz w proj. km 21+087,727 (linia nr 449) nie zostaną dostosowane do funkcji przejść dla zwierząt. Wskazana zmiana wynika z faktu, iż przeprowadzona w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko analiza środowiska przyrodniczego oraz zagospodarowania terenów w otoczeniu ww. obiektów wykazała, iż zamontowanie półek w ww. obiektach (zlokalizowanych na terenach zurbanizowanych wyłączonych z funkcji przyrodniczych), w klinie między liniami nr 21 i nr 449 jest niezasadne, ponieważ przyczyniłyby się do stworzenia pułapki dla zwierząt ograniczonej z jednej strony nasypem kolejowym a z drugiej kanałem Magenta (przepust w proj. km 21+087,727), a w przypadku drugiego przepustu (proj. km 9+723,872 linia nr 21) wyprowadzeniem zwierząt wprost na strome skarpy Kanału Magenta, co w konsekwencji skutkowałoby ograniczeniem swobodnej migracji zwierząt. Biorąc powyższe pod uwagę, odstąpiono od zapisu decyzji I dotyczącego kwalifikowania ww. obiektów, jako przejść dla małych zwierząt.

W pkt 4.5 sentencji postanowienia Regionalny Dyrektor uszczegółowił warunek zapisany w decyzji I (pkt III. 27) w zakresie uzupełnienia strat zieleni poprzez wprowadzenie nasadzeń zieleni krzewiastej przy obiekcie mostowym i przepustach, które m. in. zapewnią dogodne miejsca do ukrycia się i żerowania fauny, co stanowi istotne warunki do wykorzystania przejść.

Realizacja przedsięwzięcia będzie źródłem powstawania różnego rodzaju odpadów. Mając na uwadze konieczność ograniczenia związanych z tym oddziaływań na środowisko, w pkt 1.11 sentencji postanowienia Regionalny Dyrektor wskazał jakie kroki należy podjąć w wypadku wystąpienia zanieczyszczenia gruntu substancjami niebezpiecznymi.

W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych w rejonie planowanego przedsięwzięcia Inwestor został zobowiązany do zastosowania odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych, zgodnie z którymi zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zostanie zorganizowane na terenie o szczelnym podłożu i zabezpieczone przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód (pkt 1.10 sentencji postanowienia). Regionalny Dyrektor w celu zminimalizowania przewidywanych zmian sformułował warunek określony w pkt 1.12 sentencji postanowienia. W pkt 1.13 sentencji postanowienia Regionalny Dyrektor wskazał, że demontaż elementów istniejącego systemu odwadniającego jest możliwy po uprzednim wykonaniu nowego systemu.

Celem uszczegółowienia zapisów decyzji I i decyzji II Inwestor został zobowiązany do prawidłowego odwodnienia planowanej inwestycji. Przy zastosowaniu opisywanych rozwiązań ochrony środowiska zostanie wyeliminowane prawdopodobieństwo zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych w związku z modernizacją i eksploatacją linii kolejowej. Przedmiotowa inwestycja wymaga zaprojektowania i wykonania systemu urządzeń i rozwiązań technicznych zbierających ścieki opadowe z powierzchni układu torowego, peronów i obiektów inżynierskich według zaleceń w pkt 1.14 – 1.17 sentencji postanowienia. Przedmiotowa inwestycja wymaga zaprojektowania i wykonania systemu urządzeń podczyszczających ścieki opadowe według zaleceń w pkt 1.18 sentencji postanowienia. System odwadniania i podczyszczania ścieków związany z przedmiotowym przedsięwzięciem wymaga regularnych przeglądów oraz konserwacji, dzięki czemu zachowana zostanie jego wysoka efektywność (pkt 2.3 sentencji postanowienia).

W celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko, w sentencji niniejszego postanowienia Regionalny Dyrektor doprecyzował zapisy zawarte w decyzji I w zakresie zmiany lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych (pkt 4.1 sentencji postanowienia). Rozstrzygając w niniejszej sprawie Regionalny Dyrektor wziął pod uwagę fakt, że w stosunku do stanu prawnego obowiązującego w dniu wydania decyzji I zmieniły się przepisy dotyczące standardów akustycznych w środowisku. Przedstawiona w raporcie oś i jego uzupełnieniu analiza akustyczna wskazała na możliwość modyfikacji lokalizacji, jak i parametrów technicznych ekranów akustycznych określonych w decyzji I. W ww. analizie propagacji hałasu uwzględniono także skutki akustyczne nowych rozwiązań projektowych na analizowanym odcinku linii kolejowej (przeprowadzona zostanie renowacja torów – demontaż istniejących szyn typu S 49 i montaż szyn typu UIC 60E1 – tzw. toru bezстыkowego, wraz ze związanym z tym montażem nowych podkładów betonowych). Regionalny Dyrektor mając na uwadze powyższe, po analizie raportu oś oraz jego uzupełnienia, ustalił nowe brzmienie pkt III.1 sentencji decyzji I, czego efektem jest zapis pkt 4.1 sentencji postanowienia. W pkt 4.2 sentencji postanowienia Regionalny Dyrektor zmienił brzmienie warunku zapisanego w decyzji I i decyzji II (odpowiednio pkt III. 2 i 1.3.1) w zakresie zastosowania przezroczystych ekranów akustycznych. Przy budowie nowych wiat peronowych na stacji Zielonka, w km 14+730 - 14+793, po prawej stronie linii kolejowej, zgodnie z zaleceniami Konserwatora Zabytków, uwzględnione zostały przezroczyste ekrany akustyczne wzdłuż krawędzi wzmiankowanej wyżej wiaty. Doprecyzowano zakres i termin wykonania pomiarów kontrolnych w ramach analizy porealizacyjnej w kwestii oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia (pkt 4.6 sentencji postanowienia). W celu wyciszenia torowiska zastosowano dodatkowe rozwiązania techniczne w postaci mat wibroizolacyjnych (pkt 1.21 sentencji postanowienia).

Z uwagi na fakt, że organ wydający pozwolenie na budowę uwzględnia warunki realizacji przedsięwzięcia określone zarówno w decyzji I oraz decyzji II, jak i w niniejszym postanowieniu, Regionalny Dyrektor postanowieniem uzupełnił oraz uszczegółowił warunki zawarte w ww. decyzjach środowiskowych oraz sformułował nowe warunki konieczne do zastosowania przy realizacji inwestycji.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



Pierwszy Zastępca
Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Warszawie

Marcin Kalbarczyk
Regionalny Konserwator Przyrody

Otrzymują:

1. Wojewoda Mazowiecki
Pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa,
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za pośrednictwem Pełnomocnika - Pana Janusza Rutkowskiego
ul. Marecka 101
05-220 Zielonka,
- ③ Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa,
4. aa.

