



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4201.9.2016.LJ.9

Warszawa, dnia 24 stycznia 2017r.



**OBWIESZCZENIE**

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r. poz. 23, ze zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie zawiadamia, że po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa, przebudowa i rozbudowa (modernizacja) linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin odcinek Pilawa - Dęblin w km 55,600 - 107,283, Stacja Życzyn odcinek 10 od km 90+530 do km 94+080”, w dniu 23 stycznia 2017r. wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.4201.9.2016.LJ.8, uzgadniające warunki realizacji w/w przedsięwzięcia. Na przedmiotowe postanowienie zgodnie z art. 90 ust. 8 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353, ze zm.) zażalenie nie przysługuje.

Z dokumentami zgromadzonymi w trakcie postępowania oraz treścią postanowienia zapoznać się można w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie przy ul. Henryka Sienkiewicza 3 (zwanej dalej „RDOŚ”), od poniedziałku do piątku w godzinach 9<sup>00</sup>-15<sup>00</sup>, a dodatkowo z treścią samego postanowienia w niżej wymienionych Urzędach oraz na stronie internetowej organu. Informacje o możliwości zapoznania się z w/w dokumentami można uzyskać w pokoju nr 2, na parterze, w siedzibie RDOŚ.

**REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie**

*Arkadiusz Siembida*

**Załącznik:** postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23 stycznia 2017r., znak: WOOŚ-II.4201.9.2016.LJ.8.

**Do obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty (14 dni) w:**

1. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie,
2. Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie,
- ③ Urzędzie Gminy w Trojanowie.

Po upływie terminu obwieszczenia, obwieszczenie należy niezwłocznie odesłać na adres:  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie  
ul. Henryka Sienkiewicza 3  
00-015 Warszawa

Wywieszono dnia .....

Zdjeto dnia .....

.....  
(pieczęć urzędu oraz podpis i pieczęć osoby upoważnionej do wywieszenia i zdjęcia obwieszczenia)





Warszawa, dnia 23 stycznia 2017r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4201.9.2016.LJ.8

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 90 ust. 1 i 8 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 353, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r. poz. 23, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonym dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa, przebudowa i rozbudowa (modernizacja) linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin odcinek Pilawa - Dęblin w km 55,600 - 107,283, Stacja Życzyn odcinek 10 od km 90+530 do km 94+080”

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:**

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

**1.1. W zakresie ochrony zieleni w trakcie robót budowlanych:**

- 1.1.1. drzewa przeznaczone do zachowania i znajdujące się w zasięgu pracy ciężkich maszyn (tj. w odległości do 2m od granicy prowadzonych prac) należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, zgodnie z ogólnymi zasadami zabezpieczania zieleni (np. poprzez wykonanie oszalowania z desek, juty, mat słomianych, folii pęcherzykowych lub wygradzenie); po zakończeniu prac budowlanych zabezpieczenia należy zdemontować; należy również wykonać zabiegi pielęgnacyjne zieleni przeznaczonej do adaptacji (np. poprzez usunięcie posuszu, zabezpieczenie ubytków w pniach itp.);
  - 1.1.2. w bezpośrednim zasięgu koron drzew nie należy lokalizować dróg dojazdowych i placów technologicznych; miejsca składowania urobku, kruszyw, materiałów budowlanych i odpadów należy zlokalizować poza zasięgiem koron drzew;
  - 1.1.3. w obrębie systemu korzeniowego drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy, wykopy należy prowadzić ręcznie; korzenie odsłonięte w czasie wykopów zabezpieczyć przed bezpośrednim działaniem słońca, wiatru lub mrozu (np. maty słomiane); w warunkach grożących przesuszeniem korzeni (np. długotrwałe odsłonięcie przy pogodzie upalnej i wietrznej) roślinność należy podlewać i utrzymywać w stanie wilgotnym;
  - 1.1.4. prace w obrębie zieleni należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
- 1.2. Na placu budowy należy zaprojektować oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne (np. sodowe), a także szczelne obudowy lamp.
  - 1.3. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód podziemnych.
  - 1.4. 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.

- 1.5. Niedopuszczalne jest niszczenie istniejącego systemu odwodnienia bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
- 1.6. W przypadku skarg na hałas podczas realizacji inwestycji należy przeprowadzić pomiary kontrolne i na ich podstawie podjąć ewentualne działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska.
- 1.7. W miejscach gdzie rozpatrywana linia kolejowa bezpośrednio graniczy z terenami podlegającymi ochronie akustycznej, w miarę możliwości należy przewidzieć rezerwę terenu pod realizację ekranów akustycznych.
- 1.8. Zastosować bezстыkowe szyny (zgrzewane lub spawane końcówki szyn) na podkładach strunobetonowych ze sprężystym łączeniem szyn do podkładów i podsypką tłuczniową.
- 1.9. Zastosować odwodnienie wgłębne podtorza za pomocą drenokolektorów, sączków rurowych, oraz kolektorów przesyłowych, a także za pomocą rowów przytorowych.
- 1.10. W przypadku, gdy nietrakcyjna linia średniego napięcia (LPN) jest linią napowietrzną należy:
  - 1.10.1. na słupach krańcowych zastosować izolatory wiszące o długości co najmniej 60cm;
  - 1.10.2. na słupach ze stacjami transformatorowymi zastosować izolatory wiszące o długości co najmniej 60cm. Stacja transformatorowa i jej izolatory powinny być umiejscowione poniżej poprzeczki słupa, a prąd doprowadzony za pomocą przewodów niepełnoizolowanych;
  - 1.10.3. na słupach nośnych (przelotowych) w przypadku użycia izolatorów stojących należy zastosować dedykowane osłony zabezpieczające ptaki przed porażeniem (osłona powinna obejmować izolator wraz z przylegającymi częściami przewodu na łącznej długości co najmniej 1 m).
- 1.11. Na terenach infrastruktury kolejowej, należy zaprojektować oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne (np. sodowe), a także szczelne obudowy lamp.

## **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 poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia), lub w trakcie w/w okresu, po uprzednim wykonaniu inspekcji terenowej, pod kątem występowania prawnie chronionych gatunków.
- 2.2. Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową linię kolejową.
- 2.3. Monitorować stan osłon zabezpieczających ptaki przed porażeniem na słupach nośnych (przelotowych) co najmniej raz na 2 lata – osłony uszkodzone należy sukcesywnie wymieniać na sprawne.

## **3. W zapisach decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 27 sierpnia 2012r. znak: WOOŚ.4201.1.1.2011.LP, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk na odcinku Warszawa Wschodnia – Lublin – Dorohusk – Granica Państwa”, która została częściowo zmieniona decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 listopada 2014r. znak: DOOS-oaII.4201.2.2012.mk.12, w części dotyczącej omawianej inwestycji tj. na odcinku 10 linii nr 7 od km 90+530 do km 94+080, wprowadza się następujące zmiany:**

- 3.1. Pkt II.28 otrzymuje brzmienie:  
„28. Zaplecze budowy, miejsca postoju maszyn budowlanych i baz materiałowych należy lokalizować na terenach położonych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie.”.
- 3.2. Pkt II.32 otrzymuje brzmienie:



„32. Okresowo monitorować stan torowiska pod względem uwarunkowań konstrukcyjnych, technologicznych, a także dotyczących stanu technicznego nawierzchni torowej i rozjazdowej. W przypadku stwierdzenia wad lub uszkodzeń powierzchni tocznej szyn skutkujących wzrostem oddziaływań akustycznych przeprowadzać szlifowanie i oliwienie szyn.”.

3.3. Pkt II.33 otrzymuje brzmienie:

„33. W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia np. poprzez przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie, osłanianie przed działaniem wiatru składowisk materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe, w dni słoneczne i wietrzne zraszanie wodą placu budowy. Wszelkie prace należy prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy.”.

3.4. Odstępuje się od działań wskazanych w pkt III.26.

3.5. Pkt III.36 otrzymuje brzmienie:

„36. Zastosować maty wibroizolacyjne podtłuczniowe na odcinkach:

- od km 90+530 do km 90+770,
- od km 92+700 do km 93+500.”.

3.6. W tabeli w lit. b w punkcie X dodaje się wiersz:

garwoliński	92+770 (strona prawa)	97,6
-------------	-----------------------	------

## UZASADNIENIE

W dniu 21 stycznia 2016r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”, wpłynął wniosek Wojewody Mazowieckiego z dnia 20 stycznia 2016r., znak: WI-III.7840.7.170.2015.MS, o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa, przebudowa i rozbudowa (modernizacja) linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin odcinek Pilawa - Dęblin w km 55,600 - 107,283, Stacja Życzyn odcinek 10 od km 90+530 do km 94+080”. Do przedmiotowego wniosku załączono m.in.:

- kopię decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 27 sierpnia 2012r., znak: WOOŚ.4201.1.1.2011.LP, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa Wschodnia – Lublin – Dorohusk – Granica Państwa (zwanej dalej „decyzją środowiskową”);
- kopię decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26 listopada 2014r., znak: DOOŚ-oaII.4201.2.2012.mk.12,
  - w części uchylającej zaskarżoną decyzję środowiskową i umarzającej postępowanie organu I instancji na odcinku od km 189+000 do granicy państwa,
  - w części uchylającej zaskarżoną decyzję środowiskową i orzekającej co do istoty, a w pozostałej części utrzymującej w mocy decyzję środowiskową;
- raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (zwany dalej „raportem ooś”).

Kopia wniosku z dnia 17 grudnia 2015r. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (reprezentowanej przez pełnomocnika) w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla w/w inwestycji została przesłana przez Wojewodę Mazowieckiego przy piśmie z dnia 18 lutego 2016r. (data wpływu do organu 25 lutego 2016r.).

Z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w tym głównie raportu ooś wynika, że warunki zawarte w decyzji środowiskowej zostały w większej części uwzględnione w projekcie budowlanym dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

W niniejszym postanowieniu doprecyzowano poprzednie zawarte w decyzji środowiskowej oraz określono dodatkowe warunki wynikające z przeprowadzonej analizy w/w raportu. Zdaniem organu uzgodnienie takich właśnie warunków zapobiegnie występowaniu negatywnych oddziaływań na

środowisko (w tym na zdrowie i życie ludzi) lub ograniczy ich skalę w możliwie największym stopniu.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor stwierdził konieczność uzupełnienia raportu ooś. W dniach 03 marca 2016r., 17 czerwca 2016r. oraz 30 sierpnia 2016r. wystosowano wezwania określające zakres wymaganych uzupełnień. Stosowne uzupełnienia wpłynęły do Regionalnego Dyrektora w dniach 06 maja 2016r., 19 lipca 2016r. oraz 03 października 2016r.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 14 października 2016r., znak: WOOS-II.4201.9.2016.LJ.5, wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PWIS”) o wydanie opinii oraz pismem z dnia 14 października 2016r., znak: WOOS-II.4201.9.2016.LJ.6 do Wojewody Mazowieckiego, jako organu właściwego w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla przedmiotowej inwestycji, o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu w trybie art. 33-36 i 38 ustawy ooś.

W dniu 21 listopada 2016r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęła opinia sanitarna PWIS z dnia 10 listopada 2016r., znak: ZS.9022.1919.2016 DB. PWIS zaopiniował pozytywnie w zakresie wymagań sanitarno-higienicznych przedmiotowe przedsięwzięcie oraz zgłosił uwagi dotyczące jego realizacji.

Wojewoda Mazowiecki zapewnił udział społeczeństwa w przedmiotowym postępowaniu zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 82 i art. 90 ust. 2 ustawy ooś. Niezbędna dokumentacja sprawy dostępna była w Wydziale Infrastruktury Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego przez okres 21 dni. Społeczeństwu został zapewniony 21 – dniowy okres na zapoznanie się z w/w dokumentacją sprawy oraz złożenie uwag i wniosków. Zawiadomienie Wojewody Mazowieckiego z dnia 18 października 2016r, znak: WI-III.7840.7.170.2015.MS, informujące o rozpoczęciu udziału społeczeństwa wpłynęło do Regionalnego Dyrektora w dniu 24 października 2016r. Pismem z dnia 20 grudnia 2016r., znak: WI-III.7840.7.170.2015.MS, Wojewoda Mazowiecki poinformował, że termin na składanie uwag i wniosków upłynął w dniu 15 grudnia 2016r. oraz że w ramach konsultacji społecznych nie wpłynęły do niego żadne wnioski w przedmiotowej sprawie.

Ponadto poza ogłoszonym przez Wojewodę Mazowieckiego terminem 21 dni konsultacji społecznych uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożył Pan Krzysztof Rytel reprezentujący fundację Centrum Zrównoważonego Transportu. W dniu 03 czerwca 2016r. wpłynęło do Regionalnego Dyrektora pismo Wojewody Mazowieckiego z dnia 25 maja 2016r., znak: WI-III.7840.7.170.2015.MS, do którego dołączono uwagi i wnioski fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu (pismo z dnia 29 kwietnia 2016r., znak: CZT-TPK-MAZ-1013-1-KR, podpisane przez Pana Krzysztofa Rytel). W swoim wystąpieniu Pan Krzysztof Rytel zgłosił chęć uczestniczenia w prowadzonym przez Wojewodę Mazowieckiego postępowaniu na prawach strony oraz wniósł o realizację w zakresie układu torowego dodatkowego toru „po stronie parzystej o wymaganej długości min. 760 m”. Zdaniem Wnioskującego rozwiązanie to poprawiłoby funkcjonalność projektu ponieważ umożliwiłoby „odstawienie pociągu towarowego do wyprzedzania także po stronie parzystej”, a w konsekwencji pozwoliłoby na wyprzedzanie pociągów towarowych przez pociągi osobowe.

W związku z faktem, że w/w uwagi i wnioski dotyczą rozwiązań technicznych zawartych w projekcie budowlanym, Regionalny Dyrektor informuje, że w/w sfera tematyczna nie podlega kompetencji tutejszego organu. W postępowaniu administracyjnym związanym z wydaniem postanowienia w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor dokonał oceny raportu ooś, który nie uwzględniał przedstawionego we wniosku rozszerzenia układu torowego stacji o dodatkowy tor. Na obecnym etapie realizacji projektu (uzyskiwanie decyzji o pozwoleniu na budowę) rozpatrywany jest tylko jeden wariant lokalizacji planowanej linii kolejowej zgodny z decyzją środowiskową.

Dodatkowo Regionalny Dyrektor informuje, że przedłożony raport ooś został sporządzony zgodnie z wymogami art. 67 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. We właściwy sposób

omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na środowisko w fazie eksploatacji.

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 10 listopada 2016r. w pkt 1.7 sentencji niniejszego postanowienia wskazując na konieczność zarezerwowania (w miarę możliwości) miejsca pod budowę ekranów akustycznych w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej bezpośrednio graniczących z linią kolejową. Biorąc pod uwagę modelowy charakter przeprowadzanych analiz akustycznych oraz fakt braku przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, decyzja co do zapewnienia ewentualnych dodatkowych działań ochronnych zostanie podjęta na podstawie rzeczywistych wyników pomiarów hałasu przeprowadzonych w ramach analizy porealizacyjnej. Wykonana analiza porealizacyjna zweryfikuje rzeczywiste oddziaływanie akustyczne planowanego przedsięwzięcia i oceni skuteczność środków minimalizujących zaproponowanych przez Inwestora na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Jej wyniki umożliwią ewentualne wykonanie dodatkowych zabezpieczeń. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska, pomimo dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie będą mogły być dotrzymane podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W pkt 3.6 sentencji niniejszego postanowienia Regionalny Dyrektor uwzględnił warunek opinii sanitarnej PWIS wskazując punkt, w którym mają zostać wykonane kontrolne pomiary hałasu w ramach analizy porealizacyjnej. W ten sposób Regionalny Dyrektor doszczegółowił lit. b w pkt X sentencji decyzji środowiskowej. Wskazane przez PWIS działania konieczne do realizacji po wykonaniu analizy porealizacyjnej, w przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, nie zostały uwzględnione w niniejszym postanowieniu ponieważ zapisy w tym zakresie znajdują się w pkt X sentencji decyzji środowiskowej.

W uzasadnieniu opinii PWIS odniósł się także do wyników analizy akustycznej wykonanej dla przedmiotowego przedsięwzięcia, które szczegółowo przedstawiono w raporcie ooś. Z raportu ooś wynika, że realizacja planowanego przedsięwzięcia (przy założonych prognozach ruchu kolejowego) nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu zarówno w porze dziennej, jak i nocnej.

Analiza akustyczna wykonana dla przedmiotowego przedsięwzięcia uwzględniała aktualizację i weryfikację zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, uwarunkowania lokalne oraz korekty i uszczegółowienia w projekcie budowlanym (m. in. w zakresie ukształtowania i specyfiki terenu). W w/w analizie propagacji hałasu uwzględniono także skutki akustyczne nowych rozwiązań projektowych na analizowanym odcinku linii kolejowej (zastosowane zostaną bezстыkowe szyny typu 60E1, podkłady strunobetonowe na podsypce tłuczniowej, sprężyste przytwierdzenie szyn do podkładów typu SB), które pozwolą na obniżenie emisji hałasu na styku koło – szyna. Dodatkowo w modelu obliczeniowym uwzględniono dwa wyspowe perony kolejowe (peron wyspowy dwukrawędziowy oraz peron jednokrawędziowy przydworcowy) zlokalizowane na stacji Życzyn w km 93+214, jako ekrany akustyczne o wysokości 0,8m. Ponadto planowana inwestycja położona jest na terenie zamkniętym, przez który przebiega linia kolejowa – zatem nie zmieni się dotychczasowe użytkowanie terenu.

W celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko w sentencji niniejszego postanowienia doprecyzowano zapisy zawarte w decyzji środowiskowej jak również nałożono na Inwestora dodatkowe zobowiązania konieczne do spełnienia podczas prowadzenia prac budowlanych oraz w trakcie eksploatacji przedmiotowej inwestycji.

Uwzględniając fakt braku wskazania w pkt III. 37 sentencji decyzji środowiskowej konieczności realizacji ekranów akustycznych na przedmiotowym odcinku linii kolejowej tj. od km 90+530 do km 94+080, w niniejszym postanowieniu Regionalny Dyrektor nie odniósł się do w/w warunku decyzji. W przedłożonym raporcie ooś wyjaśniono, że w związku ze zmianą przepisów dotyczących

dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (która nastąpiła z dniem 23 października 2012r.) nie ma konieczności projektowania zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych.

Po analizie informacji zawartych w raporcie ooś przedłożonym do niniejszej sprawy, Regionalny Dyrektor w pkt 1.6 sentencji postanowienia wskazał na konieczność przeprowadzenia pomiarów hałasu w przypadku wystąpienia skarg w trakcie realizacji przedsięwzięcia na nadmierny hałas.

W oparciu o analizy przedstawione w raporcie ooś Regionalny Dyrektor w pkt 1.8 sentencji postanowienia sformułował wymagania dotyczące ochrony środowiska przed hałasem. W tym celu zobowiązał Inwestora do zastosowania rozwiązań technicznych w postaci bezстыkowych szyn na podkładach strunobetonowych z mocowaniem sprężystym.

W związku z faktem, że realizacja inwestycji będzie się wiązała z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu, a także dowozem materiałów budowlanych – co może wiązać się z nadmierną emisją hałasu, ograniczenie jej skali w możliwie największym stopniu zapewni sformułowany w pkt 3.1 niniejszego postanowienia warunek, którym doprecyzowano zapisy zawarte w pkt II.28 sentencji decyzji środowiskowej.

W celu określenia działań, jakie Inwestor winien wykonać w trakcie realizacji inwestycji w zakresie prawidłowej gospodarki wodnej organ nałożył warunek w pkt 1.3 – 1.5 sentencji postanowienia. Celem uszczegółowienia zapisów decyzji środowiskowej wystosowano warunki dotyczące prawidłowego odwodnienia planowanej inwestycji (pkt 1.9 sentencji postanowienia). Przy zastosowaniu opisywanych zaleceń, obostrzeń, rozwiązań i urządzeń ochrony środowiska zostanie wyeliminowane prawdopodobieństwo zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych w związku z modernizacją i eksploatacją planowanej linii kolejowej. W pkt 1.3 sentencji postanowienia zobowiązano Inwestora do podjęcia specjalnych środków ostrożności w przypadku lokalizowania zaplecza budowy. Organ wprowadził zakazy dotyczące mycia pojazdów i urządzeń budowlanych na terenie placu budowy oraz tankowania pojazdów i maszyn na terenie zaplecza budowy w pkt 1.4 sentencji postanowienia, jak również zakazał niszczenia elementów istniejącego systemu odwadniającego, bez uprzedniego wykonania nowego systemu (pkt 1.5 sentencji postanowienia). W pkt 1.9 sentencji postanowienia wskazano na konieczność wykonania elementów odprowadzających wody opadowe z podtorza. Inwestor na etapie eksploatacji będzie utrzymywał dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową linię kolejową (pkt 2.2 sentencji postanowienia).

W pkt 3.3 sentencji postanowienia Regionalny Dyrektor doprecyzował warunek zawarty w pkt II.33 sentencji decyzji środowiskowej, zgodnie z którym w trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczane będą skutki wtórnego zapylenia np. poprzez przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie, osłanianie przed działaniem wiatru składowisk materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe, w dni słoneczne i wietrzne zraszanie wodą placu budowy. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy.

W celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko, w sentencji niniejszego postanowienia Regionalny Dyrektor doprecyzował zapisy zawarte w pkt II.32 sentencji decyzji środowiskowej w zakresie utrzymania torowiska w bardzo dobrym stanie technicznym (pkt 3.2 sentencji postanowienia). Analiza akustyczna wykonana dla przedmiotowego przedsięwzięcia (której wyniki przedstawiono w raporcie ooś) wykazała, że działania z zakresu szlifowania i oliwienia szyn wpłyną na zmniejszenie oddziaływań akustycznych spowodowanych np. wystąpieniem wad kontaktowo – zmęczeniowych, uszkodzeń powierzchni tocznej oraz falistym zużyciem szyn.

Uzasadnieniem odstąpienia od wymagań sformułowanych w pkt III.26 sentencji decyzji środowiskowej jest fakt braku konieczności projektowania zabezpieczeń z tytułu możliwości wystąpienia poważnej awarii na przedmiotowym odcinku linii kolejowej z uwagi na znikome prawdopodobieństwo wystąpienia takiego zdarzenia (pkt 3.4 sentencji postanowienia). Jak wynika z informacji przedstawionych w raporcie ooś minimalizacja skutków poważnych awarii jest zadaniem specjalistycznych służb technicznych, zaś sposób postępowania, niezbędny sprzęt i środki do



likwidacji zagrożenia precyzują wewnętrzne instrukcje zarządcy infrastruktury kolejowej i regulaminy poszczególnych służb ratowniczych.

W związku z koniecznością doprecyzowania warunku zawartego w pkt III.36 sentencji decyzji środowiskowej, Regionalny Dyrektor w pkt 3.5 sentencji postanowienia dokonał zmiany jego brzmienia w zakresie zastosowania mat wibroizolacyjnych (podtłuczniowych).

Warunki dotyczące zabezpieczenia oraz pielęgnacji drzew przeznaczonych do zachowania w trakcie prowadzenia prac budowlanych (pkt 1.1 sentencji postanowienia) mają na celu minimalizację negatywnego wpływu inwestycji na pozostającą zieleń oraz pozwolą na jej utrzymanie we właściwym stanie zdrowotnym w okresie największej aktywności wegetacyjnej. Nadzór przyrodniczy zagwarantuje prowadzenie prac z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej.

W celu ochrony entomofauny, wprowadzono w pkt 1.2 sentencji postanowienia warunek dotyczący odpowiedniego oświetlenia placu budowy. Oświetlenie dające tzw. ciepłe widmo świetlne, ograniczy przywabianie owadów nocą, natomiast stosowanie szczelnej obudowy lamp, uniemożliwi owadom kontakt z rozżarzoną żarówką. W tym celu sformułowano w pkt 1.11 sentencji postanowienia warunek dotyczący zaprojektowania odpowiedniego oświetlenia na terenach infrastruktury kolejowej.

Wprowadzone w pkt 1.10 sentencji postanowienia warunki dotyczące zabezpieczenia LPN mają na celu ochronę awifauny przed potencjalnymi kolizjami. Wskazane warunki wychodzą naprzeciw zaleceniom Konwencji Berneńskiej o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, zawartych w wytycznych: „Ochrona ptaków przed liniami energetycznymi: praktyczny przewodnik na temat zagrożeń dla ptaków ze strony urządzeń do przesyłu energii elektrycznej oraz sposobów minimalizacji negatywnych konsekwencji takich zagrożeń”. Powyższe wynika także z konieczności ujednoczenia warunków realizacji przedsięwzięcia dla poszczególnych odcinków linii kolejowej nr 7, a także uwzględnia zapisy raportu ośd dla projektowanego odcinka 10 (Stacja Życzyn).

W celu zapewnienia poprawnego funkcjonowania osłon zastosowanych na słupach nośnych (zabezpieczających ptaki przed porażeniem) określono szczegółowe wytyczne dotyczące monitorowania ich stanu oraz, w przypadku uszkodzenia, wymiany na sprawne (pkt 2.3 sentencji postanowienia).

Na etapie ponownej oceny, w celu ograniczenia wpływu inwestycji na awifaunę, określono termin okresowego usuwania drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem. Lokalizacja i charakter przedsięwzięcia, jak również dane przyrodnicze pozwoliły dopuścić ewentualne przeprowadzenie w/w działań również w okresie lęgowym ptaków, pod warunkiem wykonania inspekcji terenu pod kątem występowania prawnie chronionych gatunków, która umożliwi ewentualną wycinkę zieleni z uwzględnieniem przepisów z zakresu ochrony gatunkowej (pkt 2.1 sentencji postanowienia).

Z uwagi na fakt, że organ wydający pozwolenie na budowę uwzględnia warunki realizacji przedsięwzięcia określone zarówno w decyzji środowiskowej, jak i w niniejszym postanowieniu, Regionalny Dyrektor postanowieniem uzupełnił oraz uszczegółowił warunki zawarte w decyzji środowiskowej oraz odstąpił od niektórych z nich, a także sformułował nowe warunki konieczne do zastosowania przy realizacji inwestycji.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

*Arkadiusz Siembida*

Otrzymują:

1. Wojewoda Mazowiecki, Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa,
2. Pan Krzysztof Markowicz - pełnomocnik inwestora  
Mosty Katowice Sp. z o. o., ul. Rolna 12, 40-555 Katowice,
- ③ Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa,
4. a/a.