



Warszawa, dnia 5 października 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4201.2.2011.DŚ

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret drugie oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 1 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 14 lutego 2011 r., przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanego przez pełnomocnika - Pana Jarosława Bodulskiego, i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)” według wariantu inwestycyjnego nr I i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na dobudowie dwóch torów na istniejącym odcinku trasy kolejowej Zielonka – Wołomin Słoneczna oraz na modernizacji istniejącej linii wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą na odcinku Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz Sadowne, o długości 31,271 km.

Analizowane linie wchodzące w skład projektu „Modernizacji linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa – Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)” zlokalizowane są na obszarze województwa mazowieckiego, na terenie powiatów m. st. Warszawy – dzielnice: Targówek i Rembertów, oraz powiatu wołomińskiego – gminy miejskie Żabki, Zielonka, Kobyłka, Wołomin.

Opis inwestycji znajduje się w charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik do niniejszej decyzji.

W aspekcie przyrodniczym teren inwestycji znajduje się częściowo w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Ponadto położony jest w odległości około 0,7 km od obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040, 1 km od obszaru Natura 2000 Białe Błota

PLH140038 i 1,4 km od obszaru Natura 2000 Poligon Rembertów PLH140034. Modernizowana linia przebiega głównie przez obszary zabudowy jednorodzinnej oraz tereny leśne, łąki i nieużytki.

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

- 1.2.1. Zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsca składowania odpadów) winny być zorganizowane poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (za wyjątkiem modernizacji linii 449), stanowiskami chronionych gatunków roślin, szlakami migracji zwierząt, miejscami lęgowymi ptaków, w odległości minimum 50 m od terenów wrażliwych z punktu widzenia środowiska wodnego wymienionych w punkcie 1.2.6. Ponadto należy zlokalizować je na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami dolin rzek i terenami podmokłymi, również poza obszarami o słabej izolacji głównego poziomu użytkowego wód podziemnych. W przypadku konieczności ich lokalizacji na obszarze o wysokim i bardzo wysokim stopniu zagrożenia należy zaprojektować i zastosować przegrodę zapewniającą szczelną izolację wód gruntowych.
- 1.2.2. Prace stanowiące uciążliwość akustyczną, w tym prace budowlane przy użyciu ciężkiego sprzętu, w granicach terenów stanowiących korytarze migracji zwierząt oraz na terenach chronionych akustycznie należy wykonywać w porze dziennej (od 6:00 do 22:00).
- 1.2.3. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z przedsięwzięciem należy przeprowadzić tylko tam, gdzie jest to konieczne, poza sezonem lęgowym ptaków, który trwa od 15 marca do 30 sierpnia.
- 1.2.4. Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy zagwarantować możliwość migracji zwierząt (zachowanie drożności korytarzy). Tam gdzie istnieje taka możliwość prace związane z budową przejść należy wykonać w pierwszej kolejności. Przejścia winny być regularnie oczyszczane i konserwowane.
- 1.2.5. W trakcie prac budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew przewidzianych do adaptacji oraz ich pielęgnację. W zasięgu koron drzew nie należy prowadzić dróg dojazdowych na plac budowy, lokalizować zaplecza budowy oraz składować materiałów budowlanych. W szczególności należy zabezpieczyć występujące w okolicy linii kolejowej pomniki przyrody.
- 1.2.6. W dolinach rzecznych oraz na terenach wrażliwych z punktu widzenia środowiska wodnego (dopływ cieku z Rembertowa km 9+724 na linii 21; rzeka Długa km 14+896 na linii 6; rów melioracyjny km 18+950 na linii 6; rów melioracyjny km 20+085 na linii 6; rzeka Czarna km 24+198 na linii 6; zbiorniki wodne km 15+500 do 16+700 na linii 6), należy:
 - 1.2.6.1. Poza okresem wegetacyjnym przeprowadzić likwidację roślinności przybrzeżnej występującej przy ww. obiektach wodnych, natomiast prace ziemne w obrębie brzegów wykonać w okresie jesienno - zimowym bezpośrednio po inspekcji terenu, a w przypadku koniecznej ewakuacji fauny – niezwłocznie po jej zakończeniu.
 - 1.2.6.2. Prace związane z budową obiektów mostowych i przepustów prowadzić tak, aby ograniczyć zamulenie lub zanieczyszczenie wód w ciekach do wymaganego przez daną technologię minimum.
- 1.2.7. Należy zapewnić nadzór przyrodniczy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc cennych przyrodniczo takich, jak: krajowe i regionalne korytarze migracji, obszarowe formy ochrony przyrody, siedliska priorytetowe, ciek wodny, tereny leśne. W przypadku identyfikacji chronionych gatunków zwierząt na terenie inwestycji należy dokonać ich ewakuacji z terenu budowy. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, nadzorem należy objąć ich wykonanie. Nadzór przyrodniczy winien obejmować kwestie określone w warunkach

niniejszej decyzji oraz kontrolę terenu przed realizacją budowy na obecność gatunków chronionych, szczególnie kontrolę prowadzenia robót w taki sposób, aby nie dopuścić do likwidacji terenów podmokłych oraz niszczenia łągów podczas uzasadnionej wycinki drzew.

- 1.2.8. Wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie emisji spalin i małej uciążliwości akustycznej, bez wycieków paliw i smarów.
- 1.2.9. Należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie w pobliżu zabudowań mieszkalnych oraz aby wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu było zoptymalizowane (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).
- 1.2.10. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności: systematyczne sprzątanie placu budowy i zraszanie go wodą (w zależności od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).
- 1.2.11. Należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo – wodnego; nie pozostawiać niezasypanych wykopów; nie odkładać ziemi z wykopów, gruzu i odpadów na drodze spływu powierzchniowego wód. Należy unikać usuwania górnej warstwy gruntu poniżej głębokości występowania zwierciadła wody podpowierzchniowego poziomu wodonośnego, za wyjątkiem budowy tuneli i obiektów kubaturowych;
- 1.2.12. W rejonie ujęć wody należy przestrzegać wszelkich zakazów oraz nakazów wyznaczonych dla stref pośredniej ochrony.
- 1.2.13. Podczas modernizacji i poszerzania mostów unikać wprowadzania ciężkiego sprzętu w koryta cieków. Prowadzone prace nie mogą wpłynąć na naturalny charakter cieków wodnych, należy zagwarantować ich ochronę przed ewentualnym zanieczyszczeniem oraz zasypaniem lub zwężeniem ich koryta.
- 1.2.14. Ścieki sanitarne powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia gromadzić w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywozić odpowiednimi pojazdami do punktu zlewnego prowadzącego do oczyszczalni lub bezpośrednio do najbliższej oczyszczalni ścieków.
- 1.2.15. Należy zastosować sprawny system odwadniania torowiska, obiektów inżynierskich i kubaturowych. Na etapie eksploatacji należy utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych, a także rowów odwadniających podtorze; dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń zapewniających skuteczność działania poziomego drenażu odwadniającego oraz rowów odwadniających podtorze; osadniki studzienek zbiorczych oraz osadniki zawiesiny ogólnej należy systematycznie opróżniać z nagromadzonych osadów.
- 1.2.16. Plac budowy oraz zaplecze budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, należy go niezwłocznie zebrać i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych należy zebrać przy użyciu odpowiednich sorbentów, i przekazać do utylizacji jw.
- 1.2.17. Należy zorganizować prowadzenie robót budowlanych tak, aby odpady, które będą powstawały na terenie budowy, były na bieżąco selekcyjonowane, zabezpieczone

- i odpowiednio systematycznie usuwane (przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania). Zużyte drewniane podkłady kolejowe zaliczane do odpadów niebezpiecznych należy przekazać do utylizacji uprawnionej do tego firmie.
- 1.2.18. Należy wyposażyć place budowy i zaplecza techniczno – socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia.
- 1.2.19. Odpady inne niż niebezpieczne w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w miarę możliwości należy wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom. Odpady powstające w trakcie robót ziemnych należy zagospodarowywać tylko wtedy, gdy nie będą zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.20. Odpady niebezpieczne należy gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach - odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów - zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu, o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady należy przekazywać uprawnionym odbiorcom, a miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych powinno być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.21. Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – należy rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania.
- 1.2.22. Prace związane z czasowym usuwaniem warstwy gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów należy wykonywać odcinkami.
- 1.2.23. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
- 1.2.24. Po zakończeniu prac teren inwestycji należy uporządkować i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej, oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrehabilitować.
- 1.2.25. Należy przeprowadzić inwentaryzację budynków i obiektów przeznaczonych do rozbiórki pod kątem występowania azbestu. W przypadku jego wystąpienia, należy powierzyć rozbiórkę uprawnionej do tego firmie.
- 1.2.26. Należy ogrodzić, dozorować i oznakować teren budowy znakami zawierającymi informację o zagrożeniach panujących w jej pobliżu.
- 1.2.27. Teren wydzielony pod stacje bazowe systemu radiołączności GSM-R należy ogrodzić i zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji potrzebnej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś:

- 1.3.1. Zabezpieczenia akustyczne należy projektować jako nieprzezroczyste, w ostateczności mogą to być konstrukcje przezroczyste z naklejonymi pionowymi pasami szerokości 2 cm rozmieszczonymi co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem. Na górnej krawędzi ekranu winna być umieszczona nieprzezroczysta belka o wysokości 10 cm.
- 1.3.2. Urządzenia odwadniające, w szczególności rowy wzdłuż kolei zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt (rowy odwadniające trawiaste z zastosowaniem ubezpieczeń w postaci korytek Gara lub słowackich, a także szczelne systemy odwodnienia w postaci drenażu).
- 1.3.3. W zakresie przejść dla zwierząt należy:
- 1.3.3.1. Dostosować most na rzece Długiej, km 14 + 896 linii nr 6, do parametrów przejścia dla małych zwierząt poprzez wyposażenie w suchą półkę o szerokości minimalnej 0,5 m.

- 1.3.3.2. Zaprojektować na terenie Włoskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu między km 16+200 a 17+000 linii nr 6 przejście dla średnich zwierząt o parametrach minimalnych: szerokość 5 m, wysokość 2,5 m.
- 1.3.3.3. Dostosować przepust w km 16+000 do parametrów przejścia dla małych zwierząt o wymiarach minimalnych: szerokość 1,5 m, wysokość 1,5 m, z suchą półką minimum 0,5 m z jednej strony.
- 1.3.3.4. Dostosować przepust w km 16+500 do parametrów przejścia dla małych zwierząt o wymiarach minimalnych: szerokość 3 m, wysokość 1,5 m, z suchą półką minimum 0,5 m z jednej strony.
- 1.3.3.5. Suche półki należy stosować tam, gdzie możliwe jest ich ukształtowanie z naturalnych materiałów koryta, zaś tam gdzie jest to niemożliwe dopuszcza się możliwość użycia półek betonowych.
- 1.3.4. Na obszarze o wysokim i bardzo wysokim stopniu zagrożenia dla wód podziemnych należy zaprojektować wykonanie umocnionych ścianek (korytka Gara lub słowackie) lub szczelnych systemów odwodnienia w postaci kanałów, który zabezpieczy główny poziom użytkowy przed zanieczyszczeniami woda z zbiornika GZWP 222, który wykazuje się słabą izolacją od powierzchni terenu.
- 1.3.5. Na obiektach mostowych o konstrukcji żelbetowej zaprojektować szczelne odwodnienie prowadzące do drenażu lub do otwartych kanałów przy torach tak, aby zabezpieczyć ciekły wodne przed bezpośrednim przedostaniem się substancji ropopochodnych do wód gruntowych w tym na moście kolejowym w km 14+896, o konstrukcji żelbetowej.
- 1.3.6. Należy przewidzieć do realizacji ekran akustyczny o lokalizacji i parametrach zamieszczonych w poniższej tabeli. Wymagane ekranowanie powinno być wykonane z elementów charakteryzujących się dużą gęstością powierzchniową tak, aby zminimalizować powstawanie wtórnej fali akustycznej w wyniku przejazdu pociągu, przy czym dopuszcza się możliwość obniżenia ekranu w miejscach, gdzie to możliwe pod warunkiem wykonania daszka lub tzw. oktagonów, montowanych nad krawędzi ekranu. Dodatkowo, w miejscach, w których zostaną zlikwidowane przejazdy kolejowe należy zaprojektować połączenia pomiędzy ekranami akustycznymi, opisanym w niniejszej decyzji, a ekranami realizowanymi w ramach innych przedsięwzięć na danej linii kolejowej.

Tabela: Lokalizacja i parametry ekranu akustycznego na linii nr 6

| Nazwa | Nr linii | od km | do km | Długość L _b [m] | Wysokość H _b [m] | Typ zabudowy |
|-------|----------|--------|--------|----------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| E6/1 | 6 | 19+150 | 19+450 | 300 | 5.0 | dwukondygnacyjna, zwarta |

- 1.3.7. W celu ochrony wód podziemnych i powierzchniowych należy ograniczyć możliwość przedostania się do nich zanieczyszczeń. Podjęte prace budowlane i inżynierskie, a szczególnie prace ziemne z głębokimi wykopami należy przewidzieć zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń np. w postaci ścianek szczelnych ograniczających dopływ wód gruntowych do ww. obiektów i wykopów.
2. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

3. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w formie pomiarów kontrolnych w zakresie poziomu hałasu w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektów do użytkowania i przedstawienia jej wyników odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektów do użytkowania, w celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko.

Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii w punktach wskazanych w poniższej tabeli:

| Numer punktu (numeracja zgodna z numeracją punktów na mapie izolinii akustycznych dla wariantu I – ROŚ – Załączniki graficzne | Numer linii | Kilometr | Strona |
|---|-------------|----------|---|
| A 1 | 6 | 20 + 450 | Prawa na wysokości zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami |
| A 2 | 6 | 19 + 300 | Prawa na wysokości zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej |
| A 3 | 449 | 21 + 000 | Prawa na wysokości zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej |
| A 4 | 6 | 18 + 100 | Prawa na wysokości zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej |
| A 5 | 6 | 18 + 400 | Lewa na wysokości zabudowy mieszkaniowej wielokondygnacyjnej |

UZASADNIENIE

W dniu 09 marca 2011 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek z dnia 14 lutego 2011 r., przedsiębiorstwa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanego przez pełnomocnika - Pana Jarosława Bodulskiego o wydanie decyzji 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)”.

Zgodnie z art. 75 ust.1 pkt 1 lit. a tiret drugie ustawy oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie. Zgodnie z art. 78 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret drugie ustawy oś organem opiniującym jest Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie. O ww. opinię Regionalny Dyrektor wystąpił pismem z dnia 31 marca 2011 r., znak: WOOS – II.4201.2.2011.DŚ. Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie w piśmie z dnia 04 maja 2011 r., znak: ZNS.7123-554-1/11.DB, zaopiniował pozytywnie warunki realizacji wariantu nr I ww. przedsięwzięcia, z zastrzeżeniami uwzględnionymi w sentencji niniejszej decyzji w pkt 1.2.26. i w pkt 1.2.27., oraz w punktach 1.2.2., 1.2.8., 1.2.14., 1.2.16., 3., w których warunki Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego są zgodne z warunkami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zalicza ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w trakcie postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji wziął pod uwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, w tym:

- 1) wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami;
- 2) pełnomocnictwo z dnia 27 stycznia 2011 r., nr IRRK25/2b-0814-TEN-T-2a/2011/12, dla Pana Jarosława Bodulskiego;
- 3) wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (wraz z listami działek);
- 4) kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 5) raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”, wraz z uzupełnieniami, sporządzony przez firmę Scott Wilson Sp. z o. o.;
- 6) opinię sanitarną Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 04 maja 2011 r., znak: ZNS.7123-554-1/11.DB;
- 7) wnioski stron postępowania i społeczeństwa, dotyczące przedmiotowej inwestycji.

W raporcie przeanalizowano skutki niepodejmowania przedsięwzięcia oraz dwa warianty lokalizacyjne jego realizacji: wariant I – polegający na dobudowie dwóch torów - po północnej stronie torów istniejących, oraz wariant II – po południowej stronie torów istniejących.

Trasa linii przebiega generalnie z południowego zachodu na północny wschód, na odcinku Warszawa Rembertów - Tłuszcz Sadowne. Inwestycja biegnie równoległe do istniejącej linii kolejowej, w bezpośrednim jej sąsiedztwie, przez tereny dzielnic m. st. Warszawy – Targówka i Rembertowa oraz gmin: Żąbki, Zielonka, Kobyłka i Wołomin.

Po wnikliwej analizie przebiegu poszczególnych wariantów oraz dokonaniu oceny ich środowiskowych, społecznych i ekonomicznych uwarunkowań, wybrano do realizacji wariant I – dobudowę torów po północnej stronie torów istniejących, z uwagi na mniejszą zajętość terenu niż w wariantie II, a co za tym idzie mniejszy obszar koniecznej wycinki drzew, mniejszą liczbę budynków przeznaczonych do rozbioru, z czym związana jest mniejsza ilość odpadów i zanieczyszczeń powietrza pyłami, krótszy czas realizacji inwestycji oraz mniejsza ilość konfliktów społecznych.

Rozwiązanie polegające na niepodejmowaniu przedsięwzięcia odrzucono ze względu na to, że nie zapewnia ono koniecznej poprawy przepustowości linii i jakości połączeń kolejowych, jak też płynności i bezpieczeństwa ruchu. Rezygnacja z realizacji inwestycji powodować będzie zwiększenie udziału transportu drogowego w rejonie okolic Warszawy, co skutkować będzie zwiększeniem presji na środowisko ze względu na wykorzystanie bardziej obciążającej formy transportu, jaką jest transport samochodowy.

Aby zminimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, w sentencji niniejszej decyzji wskazano szereg warunków jego realizacji, dotyczących wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, jak również wymagań koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Przy ich zastosowaniu planowane przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

W celu ochrony wód podziemnych przed zanieczyszczeniem oraz wykluczenia możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, wprowadzono warunek opisany w pkt 1.2.1. sentencji decyzji.

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznych, w tym dla miejsc rozrodu i bytowania płazów, gadów, ptaków i ssaków oraz wykluczenia płoszenia i umożliwienia przemieszczania się zwierząt korytarzami ekologicznymi wprowadzono warunek opisany w pkt 1.2.2. sentencji decyzji.

Wprowadzony warunek opisany w pkt 1.2.3. sentencji decyzji ma na celu ochronę ptasich gniazd, jaj i lęgów.

W celu zachowania migracji zwierząt w zdiagnozowanych korytarzach na etapie realizacji przedsięwzięcia, w pkt 1.2.4. sentencji decyzji wskazano na konieczność budowy przejść dla zwierząt w pierwszej kolejności. W celu poprawnego funkcjonowania przejść określono warunki dotyczące ich utrzymania.

Warunek opisany w pkt 1.2.5. sentencji decyzji wprowadzono w celu ograniczenia wpływu inwestycji na istniejący drzewostan na etapie jej realizacji - określono warunki dotyczące prac w rejonie drzew przeznaczonych do przesadzenia lub pozostawienia.

W celu ochrony elementów biotycznych występujących w miejscu prowadzenia robót na etapie realizacji przedsięwzięcia, w tym zapewnienia możliwości ucieczki zwierząt z terenu inwestycji oraz zabezpieczenia środowiska bytowania organizmów wodnych, wprowadzono warunki zawarte w pkt 1.2.6. sentencji decyzji.

Warunek opisany w pkt 1.2.7. sentencji decyzji wprowadzono w celu ochrony zwierząt i ich siedlisk na etapie realizacji prac. Wskazano konieczność realizacji robót pod nadzorem przyrodniczym, który w razie konieczności zapewni dokonanie diagnozy terenu pod kątem ewentualnej konieczności przeniesienia osobników. Nadzór przyrodniczy sprzyjać będzie ograniczeniu śmiertelności zwierząt i minimalizacji strat w siedliskach i roślinach gatunków chronionych. Niedopuszczenie do likwidacji terenów podmokłych ma na celu ochronę siedlisk cennych przyrodniczo.

W celu ograniczenia ewentualnych kolizji ptaków z konstrukcjami ekranów akustycznych w pkt 1.3.1. sentencji decyzji określono dopuszczalną formę i rodzaj ekranów.

W celu ochrony fauny nakazano w pkt 1.3.2. sentencji decyzji realizację urządzeń odwodnienia drogi tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt.

Dla zachowania populacji zwierząt oraz utrzymania wymiany genetycznej konieczne jest zachowanie migracji zwierząt w zdiagnozowanych korytarzach. W związku z powyższym w pkt 1.3.3. sentencji decyzji zaproponowano modernizację istniejących obiektów oraz budowę jednego nowego obiektu umożliwiającego migrację zwierząt. Budowa nowego przejścia jest konieczna z uwagi na fakt, że kompleks leśny znajdujący się po północnej stronie projektowanej linii kolejowej, pomiędzy Gliniankami a zabudowaniami miejscowości Kobyłka jest wykorzystywany jako szlak migracji zwierząt. Jest to ostatnie, pozbawione zabudowy miejsce łączące ze sobą duże kompleksy leśne po północnej i południowej stronie linii kolejowej. W celu utrzymania lokalnej migracji zwierząt średniej wielkości, jak sarna czy dzik, określono parametry zastosowanych przejść.

W celu ochrony przed hałasem oraz zanieczyszczeniami powietrza z silników spalinowych pracujących maszyn i urządzeń oraz środków transportu, jak też wtórnym pyleniem i drganiem gruntu wywołanymi użytkowaniem dróg przez ciężkie pojazdy podczas budowy inwestycji, nałożono warunki opisane w punktach: 1.2.8., 1.2.9., 1.2.10. sentencji decyzji.

W celu ochrony obszarów podatnych na zanieczyszczenie wód powierzchniowych i płytko występujących wód podziemnych oraz w celu ochrony ujęć wody, nałożono warunki opisane w punktach: 1.2.11., 1.2.12., 1.2.14., 1.2.15. sentencji decyzji oraz wymagania opisane w punktach: 1.3.4., 1.3.5., 1.3.7. sentencji decyzji. Zakaz pozostawiania niezasypanych po pracy wykopów ma na celu uniknięcie tworzenia się tymczasowych zbiorników retencyjnych wpływających na wód opadowych i roztopowych, infiltrujących stąd bezpośrednio do wód podziemnych.

W celu ochrony cieków wodnych przed zanieczyszczeniem oraz niekorzystnymi zmianami morfologicznymi ich koryta, ustanowiono warunek opisany w pkt 1.2.13. sentencji decyzji.

W celu ochrony gruntu i wód podziemnych przed zanieczyszczeniem z powierzchni terenu związanym z możliwością przedostawania się z terenu budowy substancji podatnych na migrację wodną (w tym ropopochodnych), nałożono warunki opisane w pkt 1.2.16. sentencji decyzji.

W celu zachowania właściwej jakości sanitarnej środowiska na terenie inwestycji, zabezpieczenia terenów budowy i jej okolic przed zaśmieceniem oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego odpadami, w tym niebezpiecznymi, a także w celu ochrony przed pyłem azbestowym, który pojawić się może w przypadku rozbiórki budynków, nałożono warunki opisane w punktach: 1.2.17., 1.2.18., 1.2.19., 1.2.20., 1.2.21. oraz 1.2.25. sentencji decyzji.

W celu umożliwienia ponownego wykorzystania gleby nałożono warunki opisane w punktach 1.2.22., oraz 1.2.23. sentencji decyzji.

Uporządkowanie i przywrócenie terenu inwestycji do stanu funkcjonalności przyrodniczej po zakończeniu prac zapewni ochronę przyrody i krajobrazu ww. terenu.

W celu ochrony ludzi przed możliwymi zagrożeniami związanymi z budową przedsięwzięcia oraz przed ewentualnymi skutkami przebywania w terenie o podwyższonych wartościach pola elektromagnetycznego w pobliżu urządzeń łączności GSM, nałożono warunki zawarte w punktach 1.26. i 1.27. sentencji decyzji.

W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości natężenia hałasu w trakcie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia na terenach chronionych akustycznie, zobowiązano Inwestora do wykonania ekranu akustycznego (pkt 1.3.6. sentencji decyzji). Jednocześnie, w związku z brakiem możliwości wykonania w praktyce pomiarów hałasu generowanego od pracującej linii, w celu potwierdzenia lub uściślenia wyników prognoz dotyczących środowiska akustycznego oraz zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów - nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porównawczej (pkt 3. sentencji decyzji), wyniki której umożliwią ewentualną korektę lokalizacji oraz parametrów ww. ekranów oraz ich połączeń ze sobą, tak aby zapewnić najlepszą możliwą ochronę terenów sąsiadujących z przedmiotową linią kolejową.

Posiadane na etapie wydawania niniejszej decyzji dane na temat przedsięwzięcia, w tym dane dotyczące jego rodzaju i charakterystyki, powiązań z innymi przedsięwzięciami - kumulacji oddziaływań akustycznych pochodzących od linii kolejowej nr 6 oraz al. Niepodległości na terenie miejscowości Wołomin, jak również możliwości oddziaływania na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk, w tym obszary Natura 2000 i pozostałe formy ochrony przyrody, pozwalają wystarczająco ocenić oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższym odstępuje się od nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko na etapie uzyskiwania decyzji na realizację inwestycji (pkt 2. sentencji decyzji).

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy oś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia. Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, urzędów dzielnic miasta stołecznego Warszawy: Targówka i Rembertowa oraz urzędów gmin: Żąbki, Zielonka, Kobyłka i Wołomin, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Organ prowadzący postępowanie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na

podstawie art. 33 ust. 1 pkt 1 - 4 ustawy o oś, organ prowadzący postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko ww. inwestycji podał do publicznej wiadomości informację o wszczęciu postępowania i przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, przedmiocie decyzji, która ma być wydana, organie właściwym do wydania ww. decyzji, organie właściwym do wydania opinii. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz raport oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie. Na podstawie art. 33 ust. 1 pkt 5 – 8 ustawy o oś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w terminie „21 dni dla społeczeństwa”: tj. w dniach od 20 czerwca 2011r. do dnia 11 lipca 2011r., jak też o miejscu ich składania i organie właściwym do ich rozpatrzenia. Obwieszczenie w przedmiotowej sprawie umieszczone było na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, urzędów dzielnic m. st. Warszawy: Targówka i Rembertowa oraz urzędów gmin: Żąbki, Zielonka, Kobyłka i Wołomin, a także na stronie internetowej i w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W wyznaczonym przez organ terminie do tutejszego urzędu zostały złożone uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przez Stowarzyszenie Lepszy Rembertów. Przedstawiono je w poniższej tabeli:

Sposób wykorzystania zgłoszonych uwag i wniosków:

| Lp. | WNIOSKI I UWAGI | STANOWISKO ORGANU |
|-----|---|---|
| 1. | Stowarzyszenie Lepszy Rembertów – pismo z dnia 11.07.2011 r. (data wpływu 11.07.2011 r.) | |
| | Wniosek o określenie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji lokalizacji peronów przystanku osobowego Mokry Ług na dłuższym odcinku niż w podanej punktowo lokalizacji w km 17+200 – dopuszczenie lokalizacji przystanku osobowego od ok. km 16+750 do km 17+400. | Wniosku nie uwzględniono. Wniosek nie dotyczy postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jak wynika z informacji, jakie posiada organ - układ peronów na przystanku Mokry Ług został zaproponowany tak, aby jak najlepiej skomunikować nowe perony z pętlą autobusową. Komunikacja piesza pomiędzy peronami odbywać się będzie poprzez przejazd kat. B (półrogatki z sygnalizacją świetlną). Przesunięcie peronów wiązałoby się z wydłużeniem dróg komunikacyjnych pomiędzy peronami lub koniecznością budowy przejścia podziemnego dla pieszych. |

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na cele i podmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz na ich integralność oraz spójność całej sieci.

Z uwag na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

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



[Handwritten signature]

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik - Pan Jarosław Bodulski
Scott Wilson Sp. z o. o.
ul Rejtana 17
02-516 Warszawa,
2. Strony postępowania - zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.



Warszawa, dnia 5 października 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4201.2.2011.DŚ

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

Planowane przedsięwzięcie polegające na modernizacji linii kolejowej E 75 wpisuje się w działania wynikające z realizacji drugiego głównego priorytetu *Strategii Rozwoju Kraju 2007 – 2015*, poprzez poprawę stanu infrastruktury technicznej, optymalizację i podniesienie jakości krajowego systemu transportowego przy uwzględnieniu kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę. Biorąc pod uwagę szeroki aspekt zagadnień wpływu transportu na środowisko, eksploatacja zmodernizowanej linii wpłynie pozytywnie na jego stan – transport kolejowy jest bowiem znacznie bardziej przyjazny dla środowiska niż samochodowy.

1. Lokalizacja przedsięwzięcia

Analizowane linie wchodzące w skład projektu „Modernizacji linii kolejowej E 75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa – Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)” zlokalizowane są na obszarze województwa mazowieckiego. W tabeli 1 przedstawiono położenie terenów, przez które przebiegają analizowane linie, pod względem administracyjnym.

Tabela 1. Wykaz powiatów oraz dzielnic i gmin, w których zlokalizowana jest analizowana inwestycja

| Nr linii | Powiat | Dzielnica/Gmina |
|----------|----------------|--|
| 21 | m st. Warszawy | dzielnica Warszawa – Targówek |
| | Wołomiński | gmina miejska Żąbki gmina miejska Zielonka |
| 449 | m st. Warszawy | dzielnica Warszawa Rembertów |
| | Wołomiński | gmina miejska Zielonka |
| 6 | Wołomiński | gmina miejska Zielonka gmina miejska Kobyłka gmina miejska Wołomin |

2. Rozwiązania techniczne

W ramach analizowanego przedsięwzięcia realizowane będą prace modernizacyjne i budowlane polegające głównie na dobudowie dwóch torów po północnej stronie torów istniejących na odcinku Zielonka – Wołomin Słoneczna (linia nr 6) oraz dodatkowych elementów towarzyszących.

Główne prace będą polegać na:

- dobudowie dwóch torów po północnej stronie torów istniejących na odcinku Zielonka – Wołomin Słoneczna (linia nr 6) w celu poprawienia przepustowości na ww. odcinku;
- regulacji torów w planie i profilu na dojeździe do stacji Zielonka na linii nr 21;
- modernizacji układów torowych obejmującej wymianę nawierzchni, korektę układów geometrycznych, przebudowę głowic rozjazdowych na linii nr 449 w miejscu doprowadzenia linii na stację w Zielonce;
- przebudowie skrzyżowań w poziomie szyn na odcinku Zielonka – Wołomin Słoneczna na wielopoziomowe, co poprawi bezpieczeństwo na linii kolejowej.

Analizowany projekt dotyczy linii nr: 6, 21, 449.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostaną zmodernizowane oraz rozbudowane linie w następujących branżach:

Układy torowe

W przypadku linii nr 6 będzie dobudowany 3 i 4 tor po stronie północnej na odcinku Zielonka - Wołomin Słoneczna. Nowe tory przebiegać będą po stronie północnej od istniejącej linii kolejowej, a ich długość wyniesie około 9,3 km.

W przypadku linii nr 449 zmodernizowany zostanie układ torowy w miejscu doprowadzenia linii na stację w Zielonce oraz rozjazdy na zjeździe na stację Warszawa Rembertów (wschodnia głowica stacyjna – budowa trzech rozjazdów).

W tym samym korytarzu transportowym, równoległe do analizowanego nowo budowanego odcinka linii nr 6 poprowadzona jest linia kolejowa E 75 (w skład tej linii wchodzi również linia nr 449). Dla tej linii została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 6 października 2009 roku przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, toteż zakres prac w niniejszym opracowaniu dla linii nr 6 i 449 przewiduje tylko te elementy, które wychodzą ponad ww. decyzję.

Dla linii nr 21 nie przewiduje się wymiany nawierzchni, korekty układów geometrycznych oraz zmiany niwelety toru w związku z modernizacją linii kolejowej nr 21 wykonaną w latach 2007 - 2009. Przewidziana jest tu tylko regulacja torów w planie i profilu na wprowadzeniu na stację w Zielonce.

Podtorze

Zastosowana zostanie warstwa ochronna dwuwarstwowa:

- 15 cm warstwa kłińca o module $E_k = 250$ MPa, bezpośrednio pod podsypką tłuczniową, stabilizowaną mechanicznie;
- 20 – 30 cm warstwa niesortu kamiennego o module $E_n = 150$ MPa, bezpośrednio pod kłińcem, stabilizowana mechanicznie (w przypadku nieosiągnięcia założonego modułu odkształcenia – stabilizacja cementem 8-10 kg/m²).

W niektórych lokalizacjach zostaną dodatkowo zastosowane geowłókniny oraz geosiatki.

Obiekty inżynierskie

W zakresie obiektów inżynierskich będą wykonane następujące elementy:

- przejścia pod torami z wyjściami dostosowanymi dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- poszerzenie mostu kolejowego o konstrukcji żelbetowej,
- rozbiórka istniejących przepustów i budowa nowych w miejsce istniejących,
- wydłużenie istniejących przepustów.

Obiekty kubaturowe

W zakresie obiektów kubaturowych zrealizowane będą następujące działania:

Linia nr 6:

- stacja Zielonka km 14+700 – rozbiórka istniejącego peronu – w jego miejsce budowa 1 peronu jednokrawędziowego i jednego peronu dwukrawędziowego, oba wys. 0,76 m i dł. 200 m;
- przystanek Kobyłka Ossów km 17+673 – rozbiórka istniejącego peronu, w jego miejsce budowa 1 peronu dwukrawędziowego o wys. 0,76 m i dł. 200 m w nowej lokalizacji;
- przystanek Kobyłka km 19+562 – rozbiórka istniejącego peronu, w jego miejsce budowa 1 peronu dwukrawędziowego o wys. 0,76 m i dł. 200 m w nowej lokalizacji;
- stacja Wołomin km 21+474 – rozbiórka istniejącego peronu, w jego miejsce budowa 1 peronu jednokrawędziowego i jednego peronu dwukrawędziowego, oba wys. 0,76 m i dł. 200 m;
- przystanek Wołomin Słoneczna km 22+910 – rozbiórka istniejącego peronu, w jego miejsce budowa jednego peronu dwukrawędziowego o wys. 0,76 m i dł. 200 m;
- budowa nowego budynku nastawni bezobstugowej (z możliwością awaryjnego sterowania ruchem kolejowym) na stacjach Zielonka i Wołomin.

Linia nr 449:

- budowa nowego przystanku osobowego Mokry Ług km 17+200, dwa perony jednokrawędziowe dł. 200 m i wys. 0,76 m

Linia nr 21:

- budowa nowego przystanku osobowego Warszawa Stalowa km 1+425 (węzeł integracyjny), zakres: budowa 2 nowych peronów o dł. 200 m i wys. 0,76 m; wykonanie elementów wyposażenia peronów (zadaszenie wyjść, wiaty, ławki); udogodnień dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się (ścieżki dotykowe, podjazdy, ekrany informacyjne, drogowskazy itp.);
- budowa nowego przystanku osobowego Warszawa Zacisze km 3+760 - dwa perony jednokrawędziowe dł. 200 m i wys. 0,76 m wraz z wiatami, ławkami z dostosowaniem dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się (ścieżki dotykowe, podjazdy, ekrany informacyjne, drogowskazy itp.)
- modernizacja peronu na przystanku Ząbki km 6+642 (rozbiórka istniejącego i budowa nowego o dł. 200 m i wys. 0,76 m);

Zasilanie sieci i sieć trakcyjna

Na linii nr 6 zakłada się pełny zakres modernizacji linii energetycznej dla potrzeb nietrakcyjnych od km 14+254 do km 23+825 oraz elektryfikację nowo budowanego 3 i 4 toru na odcinku Zielonka - Wołomin Słoneczna. Modernizację planuje się również w ramach elektroenergetyki nietrakcyjnej do 1 kV - to głównie układy ogrzewania rozjazdów (stacje Zielonka i Wołomin) – szafy EOR (stacje: Zielonka i Wołomin) – oświetlenie stacji Zielonka i Wołomin.

Sterowanie ruchem kolejowym (SRK)

Na szlaku linii nr 6 Zielonka – Tłuszcz ze względu na niską ocenę stanu technicznego eksploatowanych urządzeń, zmodernizuje się szereg urządzeń liniowych sterowania ruchem kolejowym. Przy modernizacji wykorzystana zostanie dotychczasowa powierzchnia zabudowy urządzeń na terenie kolejowym oraz dodatkowo teren przewidziany do zabudowy trzeciego i czwartego toru na odcinku Zielonka – Wołomin Słoneczna.

Na stacjach modernizowanego odcinka linii modernizacja urządzeń SRK odbywać się będzie w ramach nowych obiektów budowlanych (zostaną wybudowane nowe nastawnie).

Telekomunikacja

Na wszystkich liniach objętych zakresem projektu (linia nr 6, 21, 449) zrealizuje się budowę systemu radiołączności GSM-R. Wzdłuż całego modernizowanego odcinka dla zapewnienia pokrycia terenu sygnałem GSM na odpowiednim poziomie, będą ustawione stacje bazowe (BTS) kolejowej łączności radiowej.

Układy drogowe

W zakresie branży drogowej zostaną podjęte następujące działania (linia nr 6):

- likwidacja skrzyżowania oraz budowa tunelu drogowego w km 14+379 (Zielonka) wraz z murami oporowymi na dojazdach w ciągu ulicy Kolejowej;
- likwidacja skrzyżowania w km 17+566 (Kobyłka Ossów) oraz budowa wiaduktu drogowego w km 17+243 w ciągu ul. Projektowanej i ul. Poniatowskiego wraz z dojazdami; budowa nowych ulic: Światowida i Projektowanej – łącznie około 500 m; budowa dojazdów do wiaduktów drogowych. Wszystkie drogi posiadać będą parametry odpowiednie dla drogi klasy G;
- likwidacja skrzyżowania w km 19+471 (Kobyłka) oraz budowa tunelu drogowego w km 19+158 w osi ul. Orszagha wraz z dojazdami (łącznie około 500 m nowych ulic, budowa dojazdu do tunelu ograniczona murami oporowymi, drogi posiadać będą parametry odpowiednie dla drogi klasy Z);
- likwidacja skrzyżowania oraz budowa tunelu drogowego w km 20+952 (Wołomin) w ciągu ulicy Przejazd;
- likwidacja skrzyżowania oraz budowa tunelu drogowego w km 23+072 (Wołomin) w ciągu al. Niepodległości.

Parkingi, dojazdy i drogi na obszarach miejskich oraz pozostałe drogi o przekroju poprzecznym ulicznym będą odwodnione za pomocą ulicznych studzienek ściekowych, z których wody opadowe odprowadzone zostaną do projektowanej kanalizacji, zlokalizowanej w pasie drogi. Zbudowana będzie kanalizacja z rur tworzywowych.

Dla odprowadzenia wody opadowej z dróg wykonane będą uliczne studzienki ściekowe z osadnikami.



REGIONALNY OŚRODEK DROGOWY
W OLSZTYNIE
2014.04.14