

*J. Szugimiek - Wesołowski*  
*A. Szugimiek*  
*02.06.2011*  
*Elide*

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Warszawie**  
ul. Henryka Sienkiewicza 3  
00-015 Warszawa

Nasz znak.: C21-WA/PL20600/995/2011

Wasz znak: WOOS-II.4201.2.2011.DŚ

Data: 01/06/2011

Stron: 4

**Wysłano:**  
Doręczono osobiście

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Warszawie

W P Ł Y N Ę Ł O

2011 -06- 01

L.dz. 8203 podpis *[Signature]*

*Wbrowo odbitu  
godz. 15<sup>40</sup>*  
*WOS*

**Dotyczy: „Modernizacji linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne).**

W odpowiedzi na Państwa pismo WOOS-II.4201.2.2011.DŚ z dnia 26 kwietnia 2011 r. (otrzymane w dniu 5 maja 2011 r.) wzywające do przekazania wyjaśnień oraz uzupełnienia informacji zawartych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”, w związku z prowadzonym postępowaniem zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, wyjaśnienia i uzupełnienia przedstawiamy poniżej:

**1. W zakresie ochrony przed hałasem**

- 1) Legendę do Załącznika Graficznego II „Izolinie akustyczne bez ekranów oraz po zastosowaniu ekranów” uzupełnia się o dodatkowe sformułowania:
  - Izolinie dla pory dziennej przedstawiają zasięg oddziaływania akustycznego o wartości normatywnej 60 dBA.
  - Izolinie dla pory nocnej przedstawiają zasięg oddziaływania akustycznego o wartości normatywnej 50 dBA.
  - Ze względu na dużą odległość obiektów, dla których dopuszczalna wartość równoważnego poziomu dźwięku wynosi 55 dBA od linii kolejowej oraz na konieczność zapewnienia czytelności rysunków, izolinie 55 dBA dla pory dziennej nie zostały przedstawione na mapach emisji hałasu.
- 2) Poniżej Tabeli 11 -1 na stronie 122, powinna znaleźć się następująca informacja:

*W miejscach, w których linia kolejowa wymaga zastosowania ekranów akustycznych, a zabudowa mieszkaniowa oddzielona jest od linii kolejowej drogą, należy rozważyć zastosowanie ekranów akustycznych obustronnie pochłaniających w celu minimalizacji negatywnego odbicia hałasu samochodowego od „tyłu” ekranu.*

**2. W zakresie gospodarki odpadami**

- 1) Na etapie prac modernizacyjnych i budowlanych przy rozbiórce i przebudowie torowisk, usuwaniu drewnianych podkładów i podrojazdnic powstaną odpady drewna zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi – w szczególności podkłady kolejowe.

*[Handwritten mark]*

Podkład kolejowy może być odpadem niebezpiecznym o kodzie 17 02 04\*. Wytwórca tego typu odpadów (wykonawca prowadzący prace modernizacyjne), może przeprowadzić badania stwierdzające czy podkłady kolejowe należą do odpadów niebezpiecznych. Jeżeli w trakcie badań zostanie stwierdzone, że odpady kolejowe nie należą do odpadów niebezpiecznych, wytwórca może uzyskać pozwolenie na przekazanie odpadów – podkładów kolejowych jako odpadu innego niż niebezpieczny. Wtedy podkład otrzyma kod 17 02 01 i można go przekazać osobie fizycznej (odpłatnie lub nieodpłatnie). Jeżeli jednak podkłady kolejowe zostaną uznane za niebezpieczne, powinny zostać przekazane wyspecjalizowanej firmie zajmującej się gospodarką odpadami, w celu ich utylizacji.

- 2) W trakcie przebudowy i modernizacji linii i infrastruktury kolejowej nie przewiduje się odpadów technicznych zawierających PCB. W przypadku jednak ewentualności wystąpienia takich odpadów na etapie budowy/modernizacji linii kolejowej, jeżeli znajdzie konieczność remontu lub demontażu urządzeń mogących potencjalnie zawierać PCB (kondensatory, transformatory), w celu utylizacji PCB należy postępować zgodnie z Ustawą o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. 2001 Nr 62 poz. 628 z późn. zm.) i zastosować przepisy z art. 38 pkt. 1-5 dotyczące unieszkodliwiania PCB.

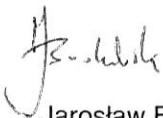
### **3. W zakresie usuwania barier dla niepełnosprawnych**

W zakresie modernizacji linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne), przewidziano budowę i modernizację obiektów inżynierskich i kubaturowych łącznie z budową wind (dźwigów) dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dodatkowo, jeżeli będzie to technicznie wykonalne, należy zapewnić na trasie analizowanego odcinka linii kolejowej dostępność peronów, wiaduktów i przejść podziemnych poprzez zapewnienie alternatywy dla wind w postaci wbudowanych wzdłuż schodów pochylni umożliwiających zjazd wózków inwalidzkich, a także wózków dziecięcych i rowerów. Jest to istotne z uwagi na to, że w praktyce windy mogą ulegać awariom i dewastacji spowodowanej aktami wandalizmu, ponadto często są zbyt małe by umieścić w nich rower.

W odpowiedzi na dalszą część pisma WOŚ-II.4201.2.2011.DŚ z dnia 5 maja 2011 r. wzywającą do uzupełnienia braków lub poprawienia błędów, w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”, w związku z prowadzonym postępowaniem zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, uzupełnienia i poprawę błędów przedstawiamy poniżej w formie erraty.

Z poważaniem



Jarosław Bodulski  
Kierownik Działu Ochrony Środowiska

Scott Wilson Sp. z o.o.

02-516 Warszawa

ul. Rejtana 17

tel. 022 427 37 00, fax 022 427 37 01

NIP 7830000292 Regon 630010947

-2-


Errata do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I. Odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne)”.

**Raport cz. podstawowa:**

1. W punkcie 3.5. – warunki hydrogeologiczne, na stronie 31 jest napisane „Dla dwóch ujęć w zostały wydane nakazy i zakazy dla stref pośrednich.”, a powinno być „Dla stref tych zostały wydane odpowiednie nakazy i zakazy przedstawione poniżej”
2. W punkcie 5.3.2. – wariant I, na stronie 64 jest napisane „(...) główny poziom użytkowy położony jest średni na głębokości 2 – 5 m p.p.t.), a powinno być „średnio”.
3. W punkcie 5.4.2. – oddziaływanie na wody powierzchniowe, na stronie 69 jest napisane „Nowo wybudowany system powoduje szybkie odprowadzanie spływu powierzchniowego i wód gruntowych z rejonu linii kolejowej.”, a powinno być „Nowo wybudowany system powoduje szybkie odprowadzanie wód opadowych i wód gruntowych z rejonu linii kolejowej.
4. W punkcie 5.4.2. – etap eksploatacji, na stronie 69 jest napisane „Rowami odwadniającymi doprowadzane są punktowo do cieków (odbiorników) większe ilości wód, niż gdymy to miało miejsce przed realizacją inwestycji”, a powinno być „gdymy”.
5. W punkcie 5.4.2. – wariant I, na stronie 70 jest napisane „W analizowanym projekcie jako elementy odwadniające podtorze proponuje się zastosowanie typowych rozwiązań w postaci rowów odwadniających trawiastych wraz z zastosowaniem ubezpieczenia w postaci korytek Gara lub słowackich (dla obszarów o wysokim i bardzo wysokim stopniu zagrożenia dla wód podziemnych), a także w postaci odwodnienia szczelnego (włębego) w postaci drenażu (rury perforowane).”, a powinno być „(...) a także w postaci odwodnienia włębego w postaci drenażu (rury perforowane).”
6. W punkcie 5.7.1. – wariant 0, na stronie 87 jest napisane „Rozumiany w ten sposób wariant 0 przy dalszej intensywnej eksploatacji linii kolejowych, w dłuższej perspektywie czasowej nie przyniesie pogorszenie stanu technicznego urządzeń infrastruktury kolejowej, nie wpłynie zatem niekorzystnie na odbiór krajobrazu ani zabytki kultury”, a powinno być „pogorszenia”.
7. W punkcie 5.10.2. – wariant I, na stronie 101 jest napisane „Modernizacja linii potrzeb nieatrakcyjnych (budowa nowej linii LPN, budowa wolnostojących stacji transformatorowych)”, a powinno być potrzeb nietrakcyjnych.
8. W punkcie 7. – opis zastosowanych metod prognozowania → kalibracja modelu obliczeniowego, na stronie 107 jest napisane „Pomiary poziomu dźwięku w środowisku wykonano w celu kalibracji modelu obliczeniowego. Kalibracja/weryfikacja modelu obliczeniowego jest szczególnie istotne dla hałasu kolejowego (...), a powinno być „istotna”.
9. W punkcie 7. – opis zastosowanych metod prognozowania → kalibracja modelu obliczeniowego, na stronie 107 jest napisane „Na podstawie powyższych wyników widać, że w większości z obranych punktów pomiarowo – obliczeniowych wyższa wartość wskaźnika oceny hałasu otrzymano w przypadku wartości obliczonej (wartości ujemne)”, a powinno być „wyższa”.
10. W punkcie 8.4.10. – porównanie wariantów pod względem oddziaływania na odpady, na stronie 116 jest napisany tytuł podrozdziału „porównanie wariantów pod względem oddziaływania na odpady”, a powinno być „pod względem oddziaływania odpadów”.
11. W punkcie 8.5 – analiza hierarchii rozwiązań, na stronie 117 jest napisane „Ponadto brak realizacji inwestycji zapewni brak niebezpieczeństwa naruszenia wartości kulturowej (zbliżenie się inwestycji do zabytków poprzez dobudowę torów), a także wyeliminuje niekorzystne tymczasowe oddziaływanie na krajobraz związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy i składem mas ziemnych”, a powinno być „składowaniem”.

12. W punkcie 9 – określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, na stronie 119 w tabeli 9-1 jest napisane „Palne gazy po ciśnieniem”, w powinno być „pod”.
13. W punkcie 9 – określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, na stronie 119 jest napisane „W przypadku przyjęcia do realizacji inwestycji w wariantcie „0” polegającej na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, czyli w szczególności brak dobudowy dwóch nowych torów, w efekcie nie spowoduje zwiększenia możliwości wystąpienia poważnej awarii, poprzez brak czynnika inicjującego.”, a powinno być „W wariantcie „0” polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, (...)”.
14. W punkcie 11.2. – działania minimalizujące dla poszczególnych elementów środowiska → gospodarka odpadami, na stronie 125 jest napisane „Transport odpadów powinien odbywał się przy zastosowaniu technik minimalizujących kontakt odpadu z otoczeniem.”, a powinno być „odbywać”.
15. W punkcie 11.2. – działania minimalizujące dla poszczególnych elementów środowiska → gospodarka odpadami, na stronie 125 jest napisane „Odpady powinny być przekazywane do instalacji lub innych miejsc odzysku lub unieszkodliwienia, spełniających zasadę bliskości.”, a powinno być „być”.
16. W punkcie 11.2. – działania minimalizujące dla poszczególnych elementów środowiska → poważne awarie, na stronie 126 jest napisane „po zakończeniu akcji ratowniczej i likwidacji zagrożenia, należy przywrócić obszaru do poprzedniego stanu (...)”, a powinno być „obszar”.

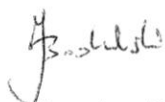
#### **Załącznik graficzny nr III – Mapa zagrożeń głównego poziomu wodonośnego:**

1. W legendzie jest brak opisu oznaczenia zaznaczonego czerwoną linią na mapie. Czerwona linia oznacza nowo budowane lub modernizowane układy torowe.  
W legendzie do załącznika graficznego nr III powinno być dodane:  
 - nowo budowane lub modernizowane układy torowe

#### **Streszczenie raportu:**

1. W punkcie 5.11 – oddziaływanie skumulowane, na stronie 21 jest napisane „Teren objęty ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym odniesionym do wartości normatywnej wskaźnika oceny hałasu ( $L_{Aeq N=50dB}$ ), w bezpośrednim sąsiedztwie obu źródeł hałasu będzie większy w przypadku al. Niepodległości.”, a powinno być dodatkowo „Jak wynika z analizy skumulowanego oddziaływania źródeł hałasu, jakimi są Al. Niepodległości w Wołominie oraz linia kolejowa nr 6, teren objęty ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym odniesionym do wartości normatywnej wskaźnika oceny hałasu ( $L_{Aeq N=50dB}$ ), w bezpośrednim sąsiedztwie obu źródeł hałasu będzie większy w przypadku al. Niepodległości”

Z poważaniem



Jarosław Bodulski  
Kierownik Działu Ochrony Środowiska

Scott Wilson Sp. z o.o.  
02-516 Warszawa  
ul. Rejtana 17  
tel. 022 427 37 00, fax 022 427 37 01  
NIP 7830000292 Regon 630010947  
-G-