

33

p. M. Krotkiewicz
2018 -03- 20



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4210.50.2017.EWA.9

NACZELNIK
Wydziału Inwestycji i Rozwoju

Warszawa, dnia 14 marca 2018 r.

mgr inż. Grażyna Woźnicka



LIR
19.03.2018
Aje

OBWIESZCZENIE

Na podstawie art. 74 ust. 3 pkt 1 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 2017 r. poz. 1405 ze zm.) w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257, ze zm.) zawiadamia się Strony, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego wszczętego na wniosek z dnia 29 listopada 2017 r., znak: IOS1-4421-3.6/17, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie – reprezentowanej przez Panią Ewę Makosz, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: *Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin*, wydał w dniu 14 marca 2018 r. postanowienie, znak: WOOS-II.4210.50.2017.EWA.8, nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalające zakres niezbędnego do wykonania raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Z treścią postanowienia można zapoznać się w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie przy ul. Henryka Sienkiewicza 3 (zwanej dalej „RDOŚ”), od poniedziałku do piątku w godzinach 9⁰⁰-15⁰⁰, w niżej wymienionych Urzędach oraz na stronie internetowej organu. Informacje o możliwości zapoznania się z ww. dokumentem można uzyskać w pokoju nr 2, na parterze, w siedzibie RDOŚ.

**REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Arkadiusz Stembida

Załącznik: postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 14 marca 2018 r., znak: WOOS-II.4210.50.2017.EWA.8.

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

1. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa;
2. Urzędzie Miasta Nowy Dwór Mazowiecki, ul. Zakroczyńska 30, 05-100 Nowy Dwór Mazowiecki;
3. Urzędzie Gminy Pomiechówek, ul. Szkolna 1a, 05-180 Pomiechówek;
4. Urzędzie Gminy w Zakroczymiu, ul. Warszawska 7, 05-170 Zakroczym.

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

Wywieszono dnia

Zdjęto dnia

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



Warszawa, dnia 14 marca 2018 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4210.50.2017.EWA.8

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257, ze zm.), zwanej dalej „Kpa”, w związku z art. 63 ust. 1 i 4 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 2017 r. poz. 1405, ze zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29 listopada 2017 r., znak: IOS1-4421-3.6/17, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie – reprezentowanej przez Panią Ewę Makosz, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

postanawiam

- I. nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn.: *Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin;*
- II. ustalić zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”) na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem następujących elementów:
 - 1) opisu elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (inventaryzacja przyrodnicza terenu, opis fauny, flory, istniejących obszarów podlegających ochronie prawnej na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody), w szczególności gatunków nietoperzy będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Forty Modlińskie PLH140020;
 - 2) opisu przewidywanych skutków dla gatunków nietoperzy w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia;
 - 3) opisu proponowanego przez wnioskodawcę wariantu oraz racjonalnych wariantów alternatywnych;
 - 4) określenia przewidywanego oddziaływania na środowisko ww. analizowanych wariantów, w szczególności oddziaływania na gatunki nietoperzy będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Forty Modlińskie PLH140020;
 - 5) uzasadnienia proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko;
 - 6) opisu przewidzianych działań mających na celu zapobieganie, minimalizowanie i łagodzenie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
 - 7) przedstawienia zagadnień w formie kartograficznej;
 - 8) przedstawienia propozycji monitoringu oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego budowy i eksploatacji;
 - 9) wskazania źródła informacji stanowiącej podstawę do sporządzenia raportu ooś;

- 10) w zakresie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan powietrza atmosferycznego – należy wykonać obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu, zgodnie z metodyką Ministra Środowiska i dostosowanym do niej programem obliczeniowym; przedstawić czytelną interpretację graficzną wyników tych obliczeń, pozwalającą na jednoznaczne określenie poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz dołączyć wykaz aktualnego stanu jakości powietrza atmosferycznego dla analizowanego terenu, dane wejściowe przyjęte do obliczeń (tj. tok obliczeń, przyjęte założenia i wskaźniki) oraz wydruki obliczeń;
- 11) w zakresie gospodarki odpadami, raport ooś powinien:
 - a) zawierać informacje dotyczące rodzajów, kodów oraz przewidywanych ilości odpadów powstających na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji inwestycji;
 - b) zawierać informacje dotyczące sposobu i miejsca magazynowania oraz dalszego zagospodarowania odpadów powstających na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji inwestycji;
 - c) przedstawiać ww. informacje dla każdego wariantu planowanej inwestycji (wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, racjonalnego wariantu alternatywnego oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska).

UZASADNIENIE

W dniu 29 listopada 2017 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 29 listopada 2017 r., znak: IOS1-4421-3.6/17, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie – reprezentowanej przez Panią Ewę Makosz, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Analiza wniosku wykazała, że planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenie zamkniętym i tym samym potwierdziła – wynikającą z art. 75 ust. 6 ustawy ooś – właściwość Regionalnego Dyrektora.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 58 oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

Regionalny Dyrektor uzyskał opinię:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Dworze Mazowieckim (zwanego dalej „PPIS”) z dnia 23 stycznia 2018 r., znak: ZNS-712-2/18-207 L.dz. 360/18, stwierdzającą potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz określającą zakres raportu ooś na zgodny z art. 66 ust.1 pkt 1 lit. a) i lit. c), pkt 7, pkt 8 lit. a) i lit. c), pkt 9, pkt 15, pkt 18, pkt 19 oraz pkt 20 ustawy ooś,
- Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie – Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „RZGW-W”) z dnia 7 marca 2018 r., znak: WA.RZŚ.436.1.18.2018.IK, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz określającą warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz ww. opinie PPIS i RZGW-W Regionalny Dyrektor postanowił nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu ooś, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

1) Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Planowane przedsięwzięcie – nowoprojektowana linia kolejowa nr 247 na odcinku od km -0+275 do km 5+492 – będzie linią drugorzędną, dwutorową, zelektryfikowaną.

W zakres inwestycji (w branży kolejowej) wchodzi:

- budowa nowej dwutorowej linii kolejowej od stacji Modlin do stacji Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin (długość nowej linii to 5,767 km, międzytorze szerokości 4 m na odcinkach szlakowych) linia częściowo będzie prowadzona w śladzie obecnego toru 122 (optymalizacja geometrii toru);
- elektryfikacja całego odcinka nowej linii kolejowej, projektowanej stacji towarowej, oraz nowoprojektowanego toru 6 na stacji Modlin;
- wykonanie prac na nawierzchni kolejowej linii nr 9 (przesunięcie rozjazdów na stacji Modlin);
- budowa naziemnej stacji kolejowej MPL Warszawa/Modlin w rejonie istniejącego ronda; wykonanie dwóch torów stacyjnych z peronem wyspowym o długości ok. 200 m;
- rozbudowa istniejącej stacji kolejowej Modlin o dodatkowy tor oraz peron przy tym torze;
- całkowita przebudowa głowicy rozjazdowej na stacji Modlin od strony Nowego Dworu i od strony Nasielska w celu zapewnienia połączeń rozjazdowych między wszystkimi torami stacyjnymi; zakresem prac będą objęte tory stacyjne oraz tory należące do linii kolejowej nr 9;
- budowa pięcitorowej stacji towarowej w km ok. 2+170 linii nr 247, umożliwiającej włączenie toru bocznicy stacji przeładunkowej paliw POL-OIL w układ stacyjny, bez wjazdu na tory szlakowe;
- rozbiórka nieużywanych torów, rozjazdów oraz kozłów oporowych wraz z uporządkowaniem terenu;
- budowa toru odstawczego o długości ok. 550 m na stacji towarowej (tor nr 7) w okolicy km ok. 1+870;
- pozostawienie rezerwy terenowej na tor bocznicy lotniska;
- pozostawienie rezerwy terenowej w km ok. 4+700 na przyszłą budowę odgałęzienia linii nr 247 w kierunku Płocka;
- pozostawienie rezerwy terenowej na przyszłą budowę odgałęzienia w kierunku południowej oraz północnej części Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Podstrefy Pomiechówek;
- wykonanie rowów odwadniających na całej długości linii kolejowej oraz zbiornika retencyjnego (jedynie na stacji towarowej oraz stacji Modlin oprócz odwodnienia powierzchniowego przewidziano odwodnienie wstępne w postaci drenażu i drenokolektorów);
- budowa nastawni na projektowanej stacji towarowej km ok. 2+055 projektowanej linii kolejowej nr 247;
- rozbiórka zabudowania gospodarczego w km ok. 1+400 linii 247 oraz w km ok. 1+300 linii 247;
- rozbiórka budynku mieszkalnego w km ok. 1+000 linii 247;
- rozbiórka ogrodzeń od km ok. 2+400 do km ok. 2+800 linii 247 oraz w km ok. 1+300 linii 247.
- przeniesienie kapliczki zlokalizowanego w rejonie skrzyżowania ul. Mieszka I, ul. Żołnierzy Września i linii kolejowej (w km ok. 1+300 linii 247).

W zakres inwestycji (w branży drogowej) wchodzi:

- rozbudowa istniejącej drogi krajowej nr 62 Strzelno/Siemiatycze na odcinku o długości ok. 800 m wraz z budową wiaduktu w km ok. 915,76 DK62, w ciągu przełożenia DK62 nad drogą powiatową nr 2413W i linią kolejową nr 247 (km ok. 1+280) w miejscowościach Stanisławowo (gm. Pomiechówek) i Nowy Dwór Mazowiecki (gm. Nowy Dwór Mazowiecki);
- rozbudowa istniejącej drogi powiatowej nr 2413W Janowo/Stanisławowo o długości około 550 m wraz z budową wiaduktu w km ok. 0+357,87 DP2413W, w ciągu przełożenia DP2413W nad linią kolejową nr 247 w miejscowości Stanisławowo (gm. Pomiechówek);
- budowa dróg równoległych do projektowanej DK62 stanowiących dojazd do przyległych działek;
- budowa skrzyżowań (skanalizowanych) DK62 z drogami dojazdowymi nr 1 i 2, w tym budowa dodatkowych pasów ruchu dla pojazdów skręcających w prawo z DK62;
- budowa skrzyżowań zwykłych DP2413W z drogami dojazdowymi nr 1 i 2 i 4a, drogi dojazdowej nr 4a z drogami dojazdowymi nr 3 i 4;
- budowa zatok autobusowych;
- budowa chodników, ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego;
- budowa drogi dojazdowej nr 9 do toru odstawczego stacji towarowej;

- rozbudowa ul. S. Czarneckiego (DP2432W) i ul. Mieszka I;
- przebudowa drogi dojazdowej służącej zaopatrzeniu MPL Warszawa/Modlin wraz z budową wiaduktu w ciągu przełożenia drogi dojazdowej nr 5 nad linią kolejową nr 247;
- budowa drogi dojazdowej do nastawni;
- budowa placów do zawracania;
- przebudowa drogi przeznaczonej dla pojazdów Portu Lotniczego i Lasów Państwowych (droga dojazdowa nr 6);
- budowa drogi dojazdowej do parkingu przeznaczonego dla pracowników MPL Warszawa/Modlin (droga dojazdowa nr 8);
- budowa przejazdów drogowo-kolejowych;
- budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz samochodów ciężarowych z przyczepami, a także przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów; zjazdów indywidualnych i publicznych na działki budowlane i rolne;
- budowa elementów odwodnienia powierzchniowego, wglębnego i podziemnego w tym rowów odwadniających i przepustów drogowych, zbiorników wodnych;
- budowa oznakowania drogowego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu w tym znaków drogowych i barier ochronnych;
- rozbiórka elementów betonowych i istniejących konstrukcji nawierzchni, rozbiórkę ogrodzeń i urządzeń elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- rozbiórka istniejących przejazdów kolejowo-drogowych;
- inne roboty o charakterze przygotowawczym lub porządkującym, takie jak: wycinka zieleni;
- w zakresie branż towarzyszących – budowa oświetlenia DK62, DP2413W i drogi dojazdowej nr 1 oraz przebudowa lub zabezpieczenia urządzeń kolidujących.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej oraz terenów mieszkaniowo-usługowych (na odcinku od początku opracowania do km ok. 1+200), terenów pól i łąk z grupami naturalnych zadrzewień oraz terenów rolnych wraz z zabudową zagrodową (na odcinku od km ok. 1+200 do km ok. 2+500), terenów silnie zurbanizowanych (na odcinku od km ok. 2+500 do km ok. 3+300), w sąsiedztwie MPL Warszawa/Modlin oraz terenów leśnych (od km ok. 3+300 do końca opracowania).

Planowana inwestycja położona jest w województwie mazowieckim, w granicach powiatu nowodworskiego, gminy miejskiej Nowy Dwór Mazowiecki oraz gminy wiejskiej Pomiechówek.

Raport o oś przedstawi pełny zakres przedsięwzięcia oraz charakterystykę projektowanych obiektów inżynierskich i kubaturowych (m.in. wiaduktu w ciągu DK62 (km ok. 0+915,76 DK62) nad drogą powiatową nr 2413W (km ok. 0+119,97) i nad linią kolejową nr 247 (km ok. 1+280 LK1), nastawni na projektowanej stacji towarowej w km ok. 2+055). Doprecyzowane zostaną prace konieczne do wykonania przy poszczególnych obiektach inżynierskich i kubaturowych oraz ocena ich wpływu na środowisko. Na obecnym etapie brak jest danych m.in. o powierzchni zajmowanej przez nowoprojektowane obiekty wchodzące w zakres niniejszego przedsięwzięcia.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia określono możliwość wystąpienia kumulacji oddziaływań pośrednich oraz interakcji z zidentyfikowanymi obiektami w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska. Planowana inwestycja sąsiaduje lub krzyżuje się z takimi przedsięwzięciami istniejącymi jak: MPL Warszawa/Modlin, drogą krajową nr 62 (w tym parkingiem zlokalizowanym przy DK62, stacją paliw przy DK62), stacją przeładunkową paliw POL-OIL Corporation Sp. z o.o, linią kolejową nr 9, a także planowanymi – m.in.: planowaną podczyszczalnią ścieków dla lotniska MPL Warszawa/Modlin.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko umożliwi określenie ewentualnych oddziaływań skumulowanych.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że woda na cele budowlane i sanitarne będzie dostarczana w ilości zależnej od warunków atmosferycznych i ilości pracujących osób.

Materiały wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia będą stanowić głównie: szyny, podkłady strunobetonowe, kruszywo łamane, geowłóknina, elementy odwodnienia (studnie drenażowe i zbiorcze, rury drenarskie), płyty nawierzchniowe (szczelne), izolacyjne wkładki dociskowe, łąpki sprężyste SB, przekładki podszynowe.

Zakłada się zużycie paliwa i oleju napędowego dla pojazdów budowlanych i transportowych. Część sprzętu budowlanego oprócz oleju napędowego może wymagać zasilania energią elektryczną. Energia elektryczna używana będzie również do oświetlenia placu budowy, monitorowania, tablic informacyjnych. Media te dostarczane będą na plac budowy z istniejących sieci lub z przewoźnych agregatów.

Z informacji zawartych we wniosku wynika, że wielkość zużycia surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii zależeć będzie od wielu czynników m.in.: od ilości oraz stanu technicznego sprzętu budowlanego, sposobu wykonywania prac, wykształcenia oraz dyscypliny pracowników (np. wyłączanie urządzeń podczas przerw w pracy).

Na etapie eksploatacji linii kolejowej wykorzystywana będzie energia i paliwa – głównie do bieżącej obsługi i konserwacji infrastruktury kolejowej. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że wykorzystanie wody, surowców, materiałów, paliw i energii będzie minimalne.

Dokładne ilości surowców i materiałów naturalnych, a także źródło i wielkość zaopatrzenia zostaną określone dopiero na etapie sporządzania szczegółowej dokumentacji na potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Oddziaływanie inwestycji na etapie budowy będzie wiązać się z oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne w zakresie powstawania ścieków socjalno-bytowych i wód opadowych, natomiast w fazie eksploatacji – głównie wód opadowych.

Zgodnie z informacją zawartą w przedłożonej dokumentacji, zaplecza budowy zostaną tak zaprojektowane, aby zapewnić odpowiednie warunki socjalno-bytowe dla pracowników. Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami, systematycznie opróżnianymi przez specjalistyczne firmy.

W uzyskanej przez Regionalnego Dyrektora opinii RZGW-W stwierdzono, że z uwagi dobrą jakość wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z linii kolejowej, brak jest podstaw do budowy systemów oczyszczania wód opadowych.

W czasie realizacji i eksploatacji inwestycji wystąpią ponadto następujące oddziaływania na środowisko: emisja zanieczyszczeń do powietrza, emisja hałasu i drgań. Większość robót wykonywana będzie mechanicznie. Na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń do atmosfery oraz emisji hałasu i drgań będzie praca z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu budowlanego, np. koparek, ładowarek, itp. W czasie realizacji do przewozu materiałów użyty zostanie transport samochodowy. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery z wyżej wymienionych procesów ma charakter niezorganizowany.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przeanalizowano wpływ niniejszej inwestycji na zmiany klimatu oraz oddziaływanie klimatu na przedsięwzięcie. Z informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji wynika, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała podejmowania działań

w zakresie minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na klimat. Nie będzie zachodziła również konieczność stosowania działań minimalizujących oddziaływanie klimatu na przedmiotowe przedsięwzięcie.

Prace rozbiórkowe i budowlane związane z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą powodowały wystąpienie okresowych oddziaływań akustycznych (o dużej dynamice zmian), spowodowanych pracą ciężkiego sprzętu budowlanego i konstrukcyjnego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane, elementy konstrukcyjne i inne surowce. W związku z pracami budowlanymi na odcinkach liniowych, obiektach inżynieryjnych, kubaturowych, może wystąpić ewentualne oddziaływanie na klimat akustyczny w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie.

Zgodnie z informacją zawartą w przedłożonej dokumentacji, istnieje możliwość kumulacji oddziaływań akustycznych niektórych przedsięwzięć z przedmiotową inwestycją. Kumulację wskazuje się głównie w przypadku istniejącego układu drogowego i kolejowego w powiązaniu z planowanym przedsięwzięciem, która może lokalnie podwyższyć wielkość emisji hałasu w najbliższym otoczeniu. Dodatkowo wskazuje się na możliwość kumulacji oddziaływań na etapie budowy, przebudowy analizowanych przedsięwzięć.

W związku z tym, konieczne jest dokonanie oceny, w jaki sposób będzie się kształtowało oddziaływanie ww. układu komunikacyjnego po realizacji planowanej inwestycji. Parametrami, które w związku z tym powinny być określone, są przede wszystkim natężenie i prędkość ruchu, wysokość i lokalizacja źródła hałasu.

Etap budowy będzie się wiązał, w ograniczonym zakresie, z emisją drgań, która będzie zróżnicowana w zależności od fazy zaawansowania budowy linii. Precyzyjne określenie przewidywanego zasięgu drgań będzie możliwe w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się (po wykonaniu podtorza o prawidłowej konstrukcji, utwardzeniu podbudowy toru oraz zastosowaniu mocowania sprężystego szyn) emisji drgań, które powodowałyby zagrożenie dla budynków i oraz powodowałyby przekroczenie progu odczuwalności drgań na ludzi przebywających w budynkach.

Wykonany raport oś pozwoli w pełni rozpoznać skalę i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz przeanalizować zasięg przestrzenny generowanych przez nie oddziaływań, a także adekwatnych do nich rozwiązań chroniących środowisko. Ponadto, w związku z tym, że planowane przedsięwzięcie w przeważającej części stanowić będzie zupełnie nowy element w środowisku, należy w raporcie oś szczególnie przedstawić przewidywane wielkości emisji wynikające z funkcjonowania planowanej inwestycji.

Elementem wymagającym szczegółowej analizy w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wskazanie przewidywanych działań mających na celu minimalizację oddziaływania akustycznego oraz ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących zapewniających ochronę terenów chronionych akustycznie znajdujących się w zasięgu oddziaływania linii kolejowych.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Planowana inwestycja leży poza obszarami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi. Planowane przedsięwzięcie może potencjalnie wiązać się z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż na trasie nowoprojektowanej linii kolejowej nr 247 po realizacji planowanego przedsięwzięcia, będzie odbywać się zarówno ruch pasażerski jak i towarowy. Przewiduje się jedynie incydentalny charakter tych zdarzeń.

W związku z przedmiotową inwestycją planuje się budowę poczekalni – budynku o lekkiej konstrukcji. W przypadku planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia katastrofy budowlanej.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie:

Odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia to przede wszystkim odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Jak wynika z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, podczas przebudowy wytworzony zostanie odpad niebezpieczny z grupy 17 02 04* – odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe).

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia podano przewidywane ilości i rodzaje odpadów, które mogą powstać na etapie eksploatacji linii kolejowej.

Odpady wytwarzane na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji będą gromadzone w wyznaczonych miejscach w szczelnych i oznakowanych pojemnikach.

Elementem wymagającym szczegółowej analizy w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia będzie wskazanie przewidywanych miejsc i sposobu składowania lub magazynowania odpadów niebezpiecznych. Na obecnym etapie wskazano jedynie, że wykonawca robót budowlanych dokona oceny możliwości powstawania w trakcie robót budowlanych odpadów niebezpiecznych (i innych niż niebezpieczne) oraz sposobu ich ewentualnego zagospodarowania.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie potwierdzają możliwości wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi związanego z realizacją lub eksploatacją inwestycji, w tym wynikającego z emisji powodowanych przez to zamierzenie. Przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli na szersze rozważenie tej kwestii i ewentualnie obszerniejsze uargumentowanie tak postawionej tezy.

2) Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Z karty informacyjnej wynika, że planowane przedsięwzięcie nie będzie położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łąkowych oraz przy ujściu rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami górkimi. Inwestycja realizowane będzie częściowo na obszarach leśnych.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Planowana inwestycja położona jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych – GZWP nr 215 Subniecka Warszawska i GZWP nr 215A Subniecka Warszawska (część centralna).

Z informacji zawartych we wniosku wynika, że w buforze 500 m od analizowanego odcinka linii kolejowej znajduje się kilka ujęć wód podziemnych, jednakże przedmiotowy odcinek linii kolejowej nie koliduje z tymi strefami.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Forty Modlińskie PLH140020. Budowa linii kolejowej i jej eksploatacja w bezpośrednim sąsiedztwie zimowisk i stanowisk rozrodczych nietoperzy będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Forty Modlińskie PLH140020 może skutkować wystąpieniem negatywnych oddziaływań w stopniu znaczącym.

W związku z powyższym, stwierdza się konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustala się w sentencji niniejszego postanowienia zakres niezbędny do wykonania raportu oś.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że aktualnie występują przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu na zabudowie chronionej położonej w bezpośrednim sąsiedztwie DK62 (receptory zlokalizowane przy ul. Stefana Czarnieckiego 22 w Nowym Dworze Mazowieckim oraz w Stanisławowie nr 74e, gmina Pomiechówek). Jak wynika z danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w omawianym rejonie występuje ponadnormatywny hałas komunikacyjny pochodzący od ruchu samochodowego (DK62) oraz – w mniejszym stopniu – w wyniku oddziaływania linii kolejowej nr 9. Obecnie w miejscu nowoprojektowanej linii kolejowej nr 247 występuje bocznica kolejowa dla przewozów towarowych do zakładu POL-OIL.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko umożliwi rozpoznanie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na warunki środowiska w miejscu jego realizacji oraz w jego pobliżu w porównaniu do stanu obecnego.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Dane zwarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazują, że w rejonie planowanej inwestycji zlokalizowane są obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków, stanowiska archeologiczne oraz architektoniczne zabytki nieruchome figurujące w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków.

Należy do nich: część Twierdzy Modlin, w tym zabytkowe obwałowania i nasypy; dawny cmentarz ewangelicki; część cmentarza prawosławnego; polski schron bojowy dla CKM do ognia dwubocznego; zespół zabudowy dworca kolejowego; zabudowa lotniska - spadochroniarnia i transformatornia; stanowisko archeologiczne nr 52-63/3 położone w Stanisławowie.

W ramach realizacji inwestycji na terenie Twierdzy Modlin przewiduje się demontaż pozostałości nieczynnej linii kolejowej. W sąsiedztwie nieczynnego cmentarza prawosławnego planowana jest przebudowa drogi, budowa skarpy nasypu, przebudowa rowu odwadniającego i sieci uzbrojenia terenu.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko umożliwi rozpoznanie pełnego zakresu oraz wpływu kolizji przedmiotowego przedsięwzięcia z ww. obszarami.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy miejskiej Nowy Dwór Mazowiecki wynosi ok. 1012 os./km², zaś gminy Pomiechówek – ok. 88 os./km².

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Z przedłożonej opinii RZGW-W wynika, że przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w pograniczu obszarów jednolitych części wód powierzchniowych PLRW2000172689949

Suchodółka, PLRW200021269 Narew od Zalewu Zegrzyńskiego do ujścia oraz PLRW2000212739 Wisła od Narwi do zbiornika Włocławek.

Opinia RZGW-B stanowi, że dla JCWP Suchodółka – stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 tiret I Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się wpływem działalności antropogenicznej generującym konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW. Dla JCWP Narew od Zalewu Zegrzyńskiego do ujścia – stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 tiret I Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się wpływem działalności antropogenicznej generującym konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW. Dla JCWP Wisła od Narwi do Zbiornika Włocławek – stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 tiret I Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się wpływem działalności antropogenicznej generującym konieczność przesunięcia w czasie osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na brak rozwiązań technicznych możliwych do zastosowania w celu poprawy stanu JCW.

Z opinii RZGW-W wynika, że nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy ani ilościowy wód powierzchniowych.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy dwóch jednolitych części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049 oraz PLGW200048, których stan chemiczny określono jako dobry, a ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za dobry. Wyżej wskazane JCWPd nie uzyskały odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych. Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia w opinii RZGW-W stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W celu zapewnienia ochrony przed ewentualnymi zanieczyszczeniami w opinii RZGW-W zostały określone warunki mające na celu ochronę stanu wód podziemnych. RZGW-W uznał, iż wskazane przez niego rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją zanieczyszczeń do wód podziemnych.

W opinii RZGW-W stwierdzono, że na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie eksploatacji jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne.

3) Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy o oś, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko pozwoli na określenie zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Na podstawie informacji zawartych w posiadanej przez Regionalnego Dyrektora dokumentacji nie można stwierdzić braku możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli dokładnie określić wielkość i złożoność oddziaływania.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte we wniosku potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedsięwzięcie będzie oddziaływać na środowisko, jednakże przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pozwoli na dokładne określenie rodzaju i skali możliwego oddziaływania inwestycji na środowisko wynikających z czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Oddziaływania planowanego przedsięwzięcia będą mogły podlegać kumulacji z oddziaływaniami innych przedsięwzięć w stopniu powodującym zwiększenie lokalnych uciążliwości związanych z antropopresją. Przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko pozwoli na pełne rozpoznanie i przeanalizowanie tego zagadnienia.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko pozwoli zaproponować właściwe i adekwatne do skali i charakteru generowanych oddziaływań rozwiązania chroniące środowisko.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe oraz opinię PPIS i RZGW-W postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na postanowienie przysługuje zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w terminie 7 dni od daty doręczenia.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Szembida

Otrzymują:

1. PKP PLK S.A. w Warszawie reprezentowane przez Pełnomocnika
Pani Ewa Makosz
Dyrektor Biura Ochrony Środowiska
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-737 Warszawa;
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.

Do wiadomości:

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Dworze Mazowieckim
ul. Chemików 6, 05-100 Nowy Dwór Mazowiecki;
- Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Zarzecze 13B, 03-194 Warszawa.