

Wyjaśnienia do raportu OOS. Poniższa numeracja odpowiada numeracji zgłoszonych uwag.

1. W załączeniu do niniejszych wyjaśnień
2. W załączeniu do niniejszych wyjaśnień
3. W załączeniu do niniejszych wyjaśnień
4. Z zakresu hydrogeologii i gospodarki wodno-ściekowej

1) W uzupełnieniu do raportu w punkcie 4 wpisano „Opis sporządzono w oparciu o mapy robocze wykonane na potrzeby raportu (...)”. Proszę o dołączenie tych map,

Tak jak napisano to w uzupełnieniu do Raportu z dnia 4.04.2014 r., do opisu posłużono się mapami roboczymi sporządzonymi na podstawie map hydrogeologicznych w skali 1:50 000, nie przewidzianymi do prezentacji. Zawarte w nich dane zostały spożytkowane w opisie. Przedstawioną prośbę można traktować jako brak zaufania do autorów raportu i treści prezentowanych w dokumentach.

Dla Państwa informacji załączamy ten materiał, pod warunkiem, że nie będzie on stanowił załącznika do dokumentacji, gdyż na tej zasadzie należałoby załączyć minimum kilka segregatorów innych materiałów i danych wejściowych.

2) W uzupełnieniu do raportu w punkcie 4 podano, iż na odcinku linii kolejowej nie wystąpiły podtopienia w wyniku powodzi. Autor uzupełnienia oparł wypowiedź na podstawie danych uzyskanych na etapie sporządzenia Studium Wykonalności Inwestycji. Proszę o wyjaśnienie na podstawie jakich danych i ewentualnie dołączenie ich do uzupełnienia.

Wyjaśnienie - uzupełnienie w punkcie 3.

Patrz: odpowiedź na uwagi RDOŚ z 4.04.2014 r. - punkt 3/III¹ i 15/III.

Na etapie zbierania danych korzystano m.in. z *Planu Zarządzania Kryzysowego dla województwa wielkopolskiego*, z *Planu operacyjnego ochrony przed powodzią województwa wielkopolskiego z 2010 r.* oraz *Wstępnej oceny ryzyka powodziowego (WORP)* sporządzonej przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB - Centra Modelowania Powodziowego w Gdyni, w Krakowie, w Poznaniu, we Wrocławiu, w konsultacji z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej.

Na przebiegu linii nr 354 Poznań - Piła, zagrożenie powodziowe dotyczy właściwie tylko rzeki Noteć z jej szeroką doliną oraz w mniejszym stopniu przecinanych dolin: Warty w Obornikach, Wełny pod Rogoźnem oraz Gwdy pod Piłą.

W granicach doliny Noteci, linia kolejowa przebiega na wysokim nasypie, przez co nie jest zagrożona przez wody powodziowe. Odwodnienie na tym odcinku odbywa się generalnie do gruntu, poprzez infiltrację wód opadowych przez warstwy gruntu nasypu kolejowego.

¹ 3/III - odpowiedź na uwagę 3 z zakresu hydrogeologii i gospodarki wodno-ściekowej

- 3) Odpowiedź przedstawiona w pkt. 6 uzupełnienia jest niewystarczająca i nie wyczerpuje zakresu oczekiwań w kontekście zapytania jakie organ wystosował w piśmie o uzupełnienie raportu.**

Dane nt. jakości wód podziemnych pochodzą z publikacji oraz stron internetowych WIOŚ w Poznaniu i bazują na prowadzonym monitoringu.

- 4) Proszę wyjaśnić, czy przewidywana jest ingerencja prac w koryto rzek. Jeżeli tak, proszę wyjaśnić jaki będzie to typ prac oraz wyjaśnić, czy wpłyną one na zmianę ilości i dynamikę przepływu wody w rzece, a w konsekwencji na dotychczasowy sposób gospodarowania wodami w rzece.**

Odpowiedź na powyższe pytanie została udzielona w uzupełnieniu z dnia 4.04.2014 r. i znajduje się w punkcie 5/I. Poniżej przywołano jej fragment.

[...] Planowana niezależnie od opcji (wariantu) przebudowa 64 przepustów z 91 występujących na linii (**tabela 6.2.1**), wiązać się będzie z potrzebą prowadzenia prac w korytach cieków (rowów) w granicach pasa własności PKP, mających na celu prawidłowe włączenie dochodzących rowów trawiastych do odbiornika (np. ukształtowanie właściwego spadku, zabezpieczenie obiektu przed erozją), przy wykorzystaniu materiałów naturalnych, takich jak faszyna lub narzut kamienny. Szerokość pasa objętego pracami w granicach cieków dotyczyć będzie pasa kolejowego tj. średnio: cieków na szerokości nasypy oraz +/- ok. 3 m z każdej jego strony. Ewentualne wyjście poza ten teren może być wynikiem uzgodnień z zarządcami wód na etapie projektu budowlanego.

Mając na względzie obecny zły stan obiektów oraz często rowów (i niewielkich cieków) na których się znajdują, działania takie należy uznać za korzystne i wręcz niezbędne.

W/w prace przy obiektach inżynierskich nie wpłyną na zmniejszenie parametrów przepływu w ciekach oraz na ograniczenie funkcji przejść dla zwierząt.

Tak jak napisano w raporcie:

Roboty budowlane przy modernizacji przepustów, mostów i wiaduktów sklepionych będą polegały na wykonaniu napraw i ewentualnym wzmocnieniu dźwigarów sklepionych, ułożeniu nowej izolacji oraz naprawie, uzupełnieniu lub wbudowaniu nowego wyposażenia (balustrady, umocnienia stożków nasypu itp.). Z uwagi na konieczność wykonania zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji stalowych na placu budowy (w tym konstrukcji leżących bezpośrednio nad rzekami), konieczne będzie wykorzystanie lekkich przeston zabezpieczających przed przedostawaniem się odpadów do środowiska.

Z racji na niewielką szerokość większości cieków i ich dolin można przyjąć, że zakładany zakres prac i uwarunkowania terenowe pozwalają na ograniczenie na etapie budowy do minimum ingerencję w koryta cieków. Przebudowywane i budowane nowe obiekty nie posiadają konstrukcyjnie filarów umieszczonych w nurcie rzek, gdyż przęsła opierać się będą na przyczółkach mostowych - w przypadku mostów, a przepusty stanowią konstrukcję monolityczną. Również montaż przęsła nie będzie wymagał realizacji prac z wykorzystaniem konstrukcji osadzonych w wodzie, które mogłyby zakłócać warunki przepływu i życia organizmów wodnych (głównie ichtiofauny). Można zatem przyjąć, że przy braku ingerencji w drożność rzek i cieków oraz przy braku wpływu na jakość wody oraz przyległych siedlisk, modernizacja linii kolejowej nr 354 nie wpłynie negatywnie na żyjącą w nich faunę.

[...]

W przypadku zaistnienia potrzeby wykonania fundamentowania wybranych obiektów inżynierskich, może być miejscowo wykorzystana technologia szczelnych ścianek (*ścianki Larsena, berlińska itp.*). Odwodnienie dotyczy wtedy tylko wewnętrznej powierzchni ograniczonej ścianką (kilkanaście, kilkadziesiąt m²), jest krótkotrwałe i odwracalne.

- 5) Informuję, iż w uzupełnieniu w pkt 19 oraz w raporcie wystąpiły sprzeczności w podanych informacjach odnośnie projektowanego systemu odwodnienia. W uzupełnieniu wpisano, iż „system odwadniający składać się będzie głównie z rowów trawiastych, drenokolektorów oraz powierzchni infiltracyjnych (...)” W raporcie podano, że będzie zastosowany również szczelny system odwodnienia na dużych obiektach mostowych. Proszę wyjaśnić rozbieżności i wyjaśnić dodatkowo jaki system odwodnienia zostanie przyjęty na wiaduktach. Wyjaśniam, iż na str. 181 raportu występują pewne niejasności tzn.: podano „szczególnej uwagi wymagają prace budowlane w miejscach kolizji linii kolejowej z ekosystemem wodnym (...) Są to jednocześnie jedne z miejsc, w których nie należy lokalizować zaplecza budowy” , i tu podano kilometraż kolizji linii kolejowej z tymi ekosystemami wodnymi, natomiast dalej wpisano „w tych rejonach, przewiduje się stosowanie osadników (...)”, dodatkowo z zapisów raportu wynika, iż osadniki zostały zaprojektowane także w granicach równi stacyjnych, natomiast w tabeli podano tylko 4 lokalizacje projektowanych osadników. Informuję także, iż system osadników nad rzeką Gwdą został zaprojektowany w km 91+250, podczas, gdy most nad tą rzeką jak podano wcześniej jest w km 91+819. Proszę o wyjaśnienia w powyższym zakresie i o uzasadnienie powstałych rozbieżności. Ponadto proszę uporządkować informacje w następujący sposób: Podać za pomocą kilometrażu linii kolejowej miejsca, gdzie nie będą lokalizowane zaplecza budowy, w których miejscach linii kolejowej zainstalowane zostaną osadniki (podać kilometraż), jaki system odwodnienia zostanie zastosowany na wszystkich wiaduktach i mostach (w przypadku, jeżeli nie we wszystkich miejscach zostaną zainstalowane osadniki, proszę podać uzasadnienie).**

Informacje na powyższe tematy znajdują się w Raporcie OOS oraz w odpowiedziach na uwagi z 4.04.2014 r. (do punktów: 19 - 26/III). Poza nieścisłością dotyczącą lokalizacji osadników na moście na Gwdzie, pozostałe dane są prawdziwe.

Przyjmuje się, że most na Gwdzie znajduje się w km 91+819. Długość obiektu wynosi 70,4 m, przy szerokości doliny wynoszącej ok. 200 m (część linii kolejowej poprowadzono na nasypie). Szczegółowe rozwiązania techniczne, np. ile wykorzystanych będzie osadników, po której stronie doliny rzecznej będą one zabudowane i w którym kilometrze linii (dotyczy to również pozostałych trzech obiektów) zostanie określone w projekcie budowlanym. Obecnie możemy bazować na danych koncepcyjnych. Dlatego proponujemy przyjąć obecnie, jako miejsce lokalizacji osadników dla mostu na Gwdzie km 91+819, który odpowiada osi mostu. Tą samą zasadę zastosowano dla mostów na Warcie, Wełnie i Noteci.

Z racji na wrażliwość środowiska gruntowo-wodnego w pokazanych rejonach (kilometracjach) prace należy zamknąć w granicach terenu inwestycyjnego,

Dla przecinanych dużych obiektów mostowych (Warta, Wełna, Noteć i Gwda) przewidzianych do przebudowy, zaplecze budowy musi być zlokalizowane ze względów technologicznych, jak najbliższej obiektu, m.in. po to, aby ograniczyć do minimum bezproduktywne przewozy materiałów i wymienianych elementów konstrukcji.

Akapit "w tych rejonach, przewiduje się (...)", dotyczy tabeli 7.2.1

W raporcie oraz w odpowiedzi do uwag z 4.04.2014 r. napisano, że uszczelnienie mostów oraz podczyszczenie wód w osadnikach, dotyczy wyłącznie czterech dużych mostów na których toru ułożone są bezpośrednio na konstrukcji nośnej (tj. na Warcie, Wełnie, Noteci i Gwdzie), zaś na pozostałych obiektach (mostach, wiaduktach kolejowych, przepustach), gdzie linia kolejowa nie posiada uszczelnienia i wykonano ją z wykorzystaniem podbudowy z tłucznia, sposób odwadniania nie ulegnie zmianie. Wody opadowe odprowadzane są i będą do gruntu oraz poprzez grunt do cieków. Co jest zgodne z zasadą, że czyste wody nie wymagają podczyszczania.

- 6) Wyjaśniam, iż podana wypowiedź w pkt. 21 uzupełnienia jest nie wystarczająca. Ponownie proszę o dokładne wskazanie miejsca za pomocą kilometrażu linii kolejowej zrzutu wód opadowych i roztopowych do cieków. Wyjaśnić, czy we wszystkich miejscach przed zrzutem wód opadowych i roztopowych do cieków zaprojektowany zostanie osadnik. Uwzględniając powyższe, wyjaśnić czy po zrealizowaniu inwestycji odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą te same odbiorniki co w chwili obecnej.**

Tak jak to napisano w Raporcie oraz w odpowiedzi z dnia 4.04.2014 r. (uwaga 21/III), prawie na całej długości opiniowanej linii kolejowej, odbiornikiem wód opadowo-infiltracyjnych będzie grunt. Jedynie na odcinkach przecinanych dużych rzek, w miejscu funkcjonowania mostów z bezpodsytkowym podtorzem (4 mosty), odwodnienie odbywa się bezpośrednio do cieków. Dlatego zaproponowano uszczelnienie tych mostów i w konsekwencji, zgodnie z obowiązującym prawem, podczyszczanie odprowadzanych wód.

W odpowiedzi, jako potencjalne odbiorniki wód opadowo-infiltracyjnych wskazano rzeki i cieki wymienione w tabeli 5.2.1 raportu. Dla pełnego obrazu można przywołać również tabelę 6.2.1 z przepustami przewidzianymi do przebudowy. Generalnie należy mieć na uwadze fakt, że przy normalnych opadach (nie nawalnych), wody opadowe będą przesiąkać przez zadarnioną powierzchnię nasypu i tylko w niewielkim stopniu spływać powierzchniowo do rowu trawiastego, z którego dalej będą infiltrować do wód podziemnych.

Po modernizacji (rewitalizacji) linii kolejowej odbiorniki wód nie ulegną zmianie.

- 7) Proszę wyjaśnić, który sposób odwodnienia z powierzchni mostów będzie zastosowany: odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do ziemi poprzez skrzynki rozsączające i dalej dodatkowy osadnik przed skrzynkami czy do wód poprzez wyloty z osadnikiem. Proszę uszczegółowić swoją wypowiedź podaną w pkt. 22 uzupełnienia oraz biorąc pod uwagę pkt 5 niniejszego wezwania.**

Tak jak to przedstawiono w odpowiedzi do uwagi 5 (powyżej), rozwiązanie techniczne odprowadzenia wód opadowych z uszczelnionych obiektów mostowych do odbiornika, zostanie przedstawione dopiero w Projekcie budowlanym - dotyczy wyłącznie 4 mostów. Obecnie, na etapie raportu mówimy, że wody będą podczyszczone w osadnikach. W zależności np. od szerokości doliny, zrzut wód po podczyszczeniu może odbywać się do bezpośrednio do rzeki (z wykorzystaniem np. ścieku kaskadowego, rowu itp.) lub do gruntu, gdy odległość przyczółka mostowego od cieków wynosi kilkadziesiąt i więcej metrów (i tu mogą pojawić się rozwiązania wykorzystujące drenaż francuski i skrzynki rozsączające). Przyjęte rozwiązanie zrzutu (odprowadzenia) podczyszczonych w osadnikach wód opadowych do odbiornika (cieku lub gruntu) jest już tylko technicznym działaniem. Istotę stanowią wcześniej zainstalowane osadniki.

Odpowiedź do uwagi 23/III z 4.04.2014 r. jest aktualna.

- 8) Proszę uszczegółowić swoją wypowiedź z pkt. 23 uzupełniania. Sformułowania „powinno być” „należy” itp. są w tej sytuacji niedopuszczalne ponieważ mają charakter postulatyczny. Dlatego też, proszę uzupełnić wyjaśnienia poprzez wskazanie konkretnych rozwiązań które inwestor zastosuje na etapie realizacji inwestycji.

Sformułowanie „należy” w opisie do uwagi 23 zostało użyte jako forma nakazowa.

- 9) Proszę wyjaśnić, czy planowane prace realizowane podczas realizacji przedsięwzięcia będą miały wpływ na zmianę powierzchni tzw. zlewni cząstkowych, które w konsekwencji wpływają na odprowadzenie wód do konkretnego odbiornika. Jeżeli tak, proszę szczegółowo udzielić odpowiedzi, która pozwoli na przeprowadzenie oceny oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe.

Odpowiedź znajduje się w raporcie w podrozdziale 6.2.3 oraz w udzielonych w dniu 4.04.2014 r. uzupełnieniach.

Ponieważ zamianie podlegać będą wyłącznie wybrane przepusty, zlewnie cząstkowe nie ulegną zmianie.

- 10) W uzupełnieniu w pkt 20 wpisano, iż „*najważniejsze jest, aby woda gruntowa leżała minimum kilkanaście cm poniżej poziomu dna*”. Proszę zatem wykazać, iż warunek ten zostanie spełniony w miejscach gdzie zwierciadło wód gruntowych będzie wysokie.

W miejscach, w których wody gruntowe występują płytko pod powierzchnią terenu (np. doliny rzeczne i obniżenia terenowe), nie stosuje się rowów trawiastych, zaś same linie przebiegają po nasypie (o zmiennej wysokości). W trakcie odwilży i deszczy nawalnych, woda czasowo może stagnować na niektórych odcinkach rowów trawiastych. Pamiętać należy jednak, że zgodnie z prawem jest to woda czysta, nie wymagająca podczyszczania.

5. Z zakresu ochrony przed hałasem

Zgłoszono następujące problemy do rozpatrzenia:

- wyniki analizy akustycznej nadal wskazują, iż inwestycja będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu,
- wskazano obiekty mieszkalne znajdujące się na terenach kolejowych, jako niepodlegające ochronie przed hałasem w środowisku. Nie odniesiono się jednak do pozostałych obiektów mieszkalnych znajdujących się w zasięgu ponadnormatywnej emisji hałasu pochodzącej od przedmiotowej linii kolejowej, np. zabudowa mieszkalna w km ok. 13+100 i inne,
- podano, iż w ocenie wykonawcy dane zamieszczone w raporcie są wystarczające do oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu. Jednocześnie nie określono konkretnych parametrów ekranów akustycznych, a jedynie założono, iż każdy z nich będzie miał 4 m wysokości. Wyjaśniono, że na niepewność oceny wpływa także ograniczona dokładność oszacowania odległości, która nie przekracza +/- 10 m na mapie w skali 1:10000.

W opinii tut. organu, przy uwzględnieniu niepewności obliczeń wynoszącej +/- 3 dB, rzeczywisty poziom hałasu w punkcie obserwacji może być nie tylko niższy o 3 dB, ale także wyższy o 3 dB, więc wykazane w analizie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu wynoszące w najgorszym wypadku ok. 3 dB, mogą w rzeczywistości oznaczać przekroczenia rzędu 6 dB. Zgodnie z literą prawa, akustyczne standardy jakości środowiska są zachowane, gdy poziom hałasu w punkcie obserwacji jest mniejszy lub równy dopuszczalnemu poziomowi hałasu. W związku z powyższym, ponownie proszę o zaprojektowanie skutecznych środków przeciwhałasowych dla wszystkich terenów chronionych przed hałasem, ocenić ich dostępność i zasadność stosowania, bądź rozważyć utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W tym kontekście, proszę przeanalizować zasadność realizacji pozostałych ekranów akustycznych (dostępność, zasadność, współmierność kosztów do zamierzonego efektu). W tym przypadku, zgodnie z art. 66 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, należy dołączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Należy zauważyć, iż obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej, zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, tylko dla przedsięwzięć polegających na budowie drogi krajowej w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie polega na budowie drogi krajowej, zatem zapisy zawarte w art. 135 ust. 5 ww. ustawy nie mają tutaj zastosowania.

Jednocześnie ponownie informuję, iż w przypadku, gdy dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, konieczne będzie ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.). Tut. organ w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania, a więc m.in. środki ochrony środowiska. W przypadku ekranów akustycznych oznacza to jednoznaczne określenie przynajmniej ich lokalizacji, wysokości i długości.

Odpowiedź

W związku z podjętymi działaniami, odpowiedź na w/w kwestii przekazywana jest łącznie.

Zaistniała różnica zdań, wynikająca ze sposobu podejścia do problematyki hałasowej była przyczyną podjęcia przez zespół autorski dodatkowych wyjaśniających analiz. W ich wyniku skorygowano sposób podejścia do wyników badań prognostycznych rozprzestrzeniania się hałasu w tym konkretnym przypadku.

W ramach tych analiz ponownie dokonano weryfikacji przewidywanych rozwiązań chroniących środowisko przed hałasem.

Zaproponowano przy tym wzbogacenie oferty sposobu ochrony przed hałasem, poprzez wprowadzenie nowoczesnego rozwiązania w postaci tzw. tłumików szynowych, stosowanych m.in. na kolejach niemieckich, obniżających poziomy dźwięku do 3 – 4 dB.

W następstwie modyfikacji koncepcji ochrony przed hałasem zweryfikowano modelowe obliczenia przewidywanych zasięgów hałasu, a ich wyniki przedstawiono w postaci

załączonej mapy hałasowej, uwzględniającej oddziaływania minimalizujące zaproponowanych tłumików szynowych, a także ekranów akustycznych.

W przypadkach ekranów akustycznych, po ich dodatkowych analizach pozostawiono wysokość 4 m od poziomu główki szyny (jest to wysokość zaokrąglona w zakresie do 0,2 m), bowiem szczegółowe analizy większości przypadków wskazywały, iż obniżanie wysokości ekranów lub modyfikacje długości mogą nie zagwarantować właściwej ich skuteczności. Należy jednak stwierdzić, iż w projektach budowlanych ekranów akustycznych należy wykonać sprawdzające obliczenia w warunkach dysponowania bardziej precyzyjnymi danymi projektowymi.

Do zmodyfikowanej mapy hałasowej, dołączono dodatkowe dane liczbowe (tabele) i tekstowe – poniżej.

Tabela 1. Propozycje środków ochrony środowiska akustycznego dla rewitalizacji linii – opcja preferowana 2N (e-ekran akustyczny, t- tłumik szyn)

Lp.	Oznaczenie na mapie	km początkowy	km końcowy	Strona toru	Długość [m]
Ekran akustyczny					
1	e 1	2,82	4,95	P	2130
2	e 2	14,45	14,54	L	90
3	e 3	15,06	15,20	L	140
4	e 4	26,10	26,19	L	90
5	e 5	26,30	26,72	L	420
6	e 6	30,03	30,13	L	100
7	e 7	52,96	53,03	P	70
8	e 8	53,04	53,08	P	40
9	e 9	65,35	65,47	P	120
10	e 10	69,13	69,52	P	390
11	e 11	74,47	74,56	L	90
łącznie					3880
Tłumiki torowe					
1	t 1	1,24	1,44		200
2	t 2	4,95	5,30		350
3	t 3	8,80	9,04		240
4	t 4	9,50	9,71		210
5	t 5	16,53	16,68		150
6	t 6	16,77	17,10		330
7	t 7	18,80	19,06		260
8	t 8	27,10	27,34		240
9	t 9	31,22	31,31		85

10	t 10	31,41	31,57		160
11	t 11	33,72	33,82		100
12	t 12	35,13	35,74		605
13	t 13	38,41	38,56		150
14	t 14	41,55	41,74		190
15	t 15	41,87	42,00		130
16	t 16	46,06	46,20		140
17	t 17	47,00	47,20		200
18	t 18	47,75	47,92		170
19	t 19	57,70	57,81		110
20	t 20	58,35	58,43		80
21	t 21	59,47	59,58		110
22	t 22	61,19	61,28		90
23	t 23	63,30	63,60		300
24	t 24	66,13	66,22		90
25	t 25	66,46	66,55		90
26	t 26	67,80	68,06		260
27	t 27	68,20	68,30		100
28	t 28	68,35	68,45		100
29	t 29	68,51	68,98		470
30	t 30	69,83	70,13		300
31	t 31	70,42	70,62		200
32	t 32	70,85	70,96		110
33	t 33	71,21	71,32		110
34	t 34	72,00	72,24		240
35	t 35	72,41	72,55		140
36	t 36	72,96	73,09		130
37	t 37	73,22	73,50		280
38	t 38	77,35	77,47		120
39	t 39	81,40	81,59		190
40	t 40	82,03	82,17		140
41	t 41	84,45	84,55		100
42	t 42	85,82	85,95		130
43	t 43	88,45	88,54		90
44	t 44	91,18	91,50		320
łącznie					8310

Efekty modyfikacji sposobów ochrony przed hałasem obrazuje całościowo załączona mapa. Dodatkowo wykonano także obliczenia numeryczne skutków zastosowania proponowanych rozwiązań. Jak widać, w żadnym z punktów pomiarowych nie wystąpią przekroczenia poziomów dźwięku.

Tabela 2 . Wyniki obliczeń w punktach - stan inwestycyjny opcja "2N"rok 2040 - prognoza po oddaniu inwestycji do użytkowania - po zastosowaniu środków ochrony

L.p.	Lokalizacja	Położenie	L _{AeqD} [dB]	L _{AeqN} [dB]	L _{AeqD} [dB] przekroczenie	L _{AeqN} [dB] przekroczenie
pp 1	km 1+35	L	54.4	54.2	-	-
pp 2	km 3+15	P	55.8	55.5	-	-
pp 3	km 3+10	L	45.3	45.0	-	-
pp 4	km 4+40	P	44.7	44.4	-	-
pp 5	km 4+25	L	56.2	55.9	-	-
pp 6	km 7+65	P	56.0	53.0	-	-
pp 7	km 9+20	P	58.9	55.9	-	-
pp 8	km 13+81	L	58.8	55.8	-	-
pp 9	km 16+86	L	58.9	55.9	-	-
pp 10	km 18+81	P	58.6	55.6	-	-
pp 11	km 26+42	L	47.5	44.5	-	-
pp 12	km 27+36	L	57.5	54.5	-	-
pp 13	km 31+50	L	56.9	53.9	-	-
pp 14	km 41+60	L	55.7	52.7	-	-
pp 15	km 42+85	P	59.0	56.0	-	-
pp 16	km 63+55	L	55.8	52.6	-	-
pp 17	km 68+61	P	41.9	38.8	-	-
pp 18	km 69+38	P	57.5	54.3	-	-
pp 19	km 72+27	L	57.7	54.6	-	-
pp 20	km 72+45	P	57.5	54.3	-	-
pp 21	km 77+31	P	54.8	51.7	-	-
pp 22	km 81+55	L	58.2	55.1	-	-
pp 23	km 91+37	L	56.4	53.3	-	-
pp 24	km 91+37	P	55.9	52.8	-	-

Zaktualizowano również tabelę ze wskazanymi rejonami wykonania analizy porealizacyjnej.

Tabela 3. Propozycje lokalizacji rejonów do wykonania analizy porealizacyjnej

Lp.	km początkowy	km końcowy	Strona toru
			L-lewa P-prawa
1	13,273	13,425	L
2	13,762	13,925	L/P
3	16,470	17,086	L/P
4	18,848	18,980	L/P
5	31,434	31,549	L/P
6	41,925	42,570	P
7	63,320	63,465	P
8	63,455	63,575	L
9	71,973	72,384	L
10	71,990	72,462	L/P
11	81,430	82,500	L
12	91,226	91,450	L

6. Wymienione obiekty będą realizowane w ramach wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację planowanej inwestycji.

7. Nie jest to związane ze zmianą zakresu przedsięwzięcia, lecz związane jest z podziałami działek, które nastąpiły w ostatnim czasie.

Wyjaśnienie dodatkowe w sprawie finansowania projektu:

Projekt ma być realizowany w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2014 – 2020 (2014+) - finansowanie na poziomie 80% kosztu inwestycji oraz ze środków własnych (20% kosztu). Środki na dofinansowanie projektów w WRPO 2014+ pochodzą głównie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz z Europejskiego Funduszu Społecznego. Środki własne pochodzą z PKP PLK S.A. oraz z Funduszu Kolejowego.