



FUNDACJA  
BATOREGO

IM. STEFANA

ul. Sapieżyńska 10a  
00-215 Warszawa  
tel. 22 536 02 00  
fax 22 536 02 20  
batory@batory.org.pl  
www.batory.org.pl



PAKT UCZCIWOŚCI



8 kwietnia 2019 r.

## Informacja Partnera Społecznego dot. dyskusji o konieczności budowy ekranów akustycznych

Wykonawca udostępnił Partnerowi Społecznemu dnia 21 marca 2019 r. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami przygotowany na jego zlecenie przez Pracownię Ochrony Środowiska „Kraska” z Zielonej Góry w grudniu 2018 r. Materiały zostały przesłane celem ustalenia czy zawierają kompletne informacje potrzebne Zamawiającemu do obiektywnej oceny podstaw do złożenia wniosku o zmianę decyzji środowiskowej do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w zakresie odstąpienia od budowy ekranów akustycznych na modernizowanym odcinku linii kolejowej nr 1 między Częstochową a Zawierciem.

Zgodnie z ustaleniami ze spotkania w Fundacji im. Stefana Batorego 27 lutego 2019 r. obie strony będą podejmować działania zmierzające do porozumienia w tej materii. Z jednej strony miały one opierać się na dostarczeniu rzetelnych i kompletnych analiz uzasadniających zmianę decyzji środowiskowej przez Wykonawcę, z drugiej na dopuszczeniu przez Zamawiającego do złożenia wniosku pod warunkiem braku z jego strony merytorycznych zastrzeżeń do materiału Wykonawcy. Notatka ze spotkania zaakceptowana przez wszystkie strony dostępna jest na [paktuczciwosci.pl](http://paktuczciwosci.pl). Ponieważ Zamawiający podniósł w korespondencji mailowej z 8 marca, że Wykonawca uchybił temu ustaleniu, nie przedstawiając modelu akustycznego i wyników pomiaru hałasu, które prowadziłyby do sformułowanego we wspomnianym raporcie wniosku o potrzebie rezygnacji z budowy ekranów akustycznych, Partner Społeczny postanowił niezależnie zweryfikować te informacje. Poniżej udostępniamy pełną treść opinii konsultantów technicznych Fundacji na ten temat.

Z analizy raportu o oddziaływaniu na środowisko będącego załącznikiem do wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa-Zawiercie” wynika:

zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie:

- 1) **Rozdział 5.5.4:** *Jako metodę obliczeniową do określania parametrów akustycznych trasy komunikacyjnej wykorzystano metodykę obliczania mocy akustycznej oraz zasięgu oddziaływania hałasu szynowego wymaganą Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z dnia 25 czerwca 2002r. w sprawie oceny i kontroli poziomu hałasu w środowisku. Zgodnie z załącznikiem do*



FUNDACJA  
BATOREGO

IM. STEFANA

ul. Sapieżyńska 10a  
00-215 Warszawa  
tel. 22 536 02 00  
fax 22 536 02 20  
batory@batory.org.pl  
www.batory.org.pl



*powyższej dyrektywy jako metoda oceny wskaźników dla hałasu szynowego wymagana jest holenderska krajowa metoda obliczeń RMR 2002 (EU);*

2) **Rozdział 5.5.5:** *Obliczenia przeprowadzono przy użyciu programu SoundPlan7.3 realizującego wymagane metodyki;*

Należy zauważyć, że obliczenia realizowane przy użyciu programu SoundPlan 7.3 wykorzystującego holenderską metodykę obliczeniową uwzględniają poziomy emisji hałasu dla taboru o innych klasach i charakterystyce niż użytkowane w Polsce.

W związku z powyższym przy ocenie emisji hałasu dla projektowanych przedsięwzięć kolejowych zasadne jest wprowadzenie dodatkowej kalibracji do warunków występujących w Polsce.

Zgodnie z wynikami prowadzonych obecnie analiz porealizacyjnych na zakończonych już modernizowanych szlakach kolejowych brak wprowadzenia dodatkowych kalibracji może powodować różnice rzędu 5-8 dB pomiędzy poziomami emisji prognozowanymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko emisjami a pomiarami porealizacyjnymi.

W przedstawionym przez Wykonawcę raporcie do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zamieszczono informacji o wprowadzeniu takich dodatkowych kalibracji dla taboru poruszającego się linią kolejową nr 1 jak również dla taboru poruszającego się na liniach kolejowych uwzględnionych jako oddziaływanie skumulowane.

Wykonawca nie wprowadził również informacji w raporcie czy zostały wykonane pomiary hałasu w stanie istniejącym będące szczególnie istotne przy kalibracji modelu dla oceny oddziaływania skumulowanego wynikającego ze znajdujących się w sąsiedztwie linii kolejowej o nr: 4, 61, 155, 700, 702, 703.

Dodatkowo Wykonawca w rozdziale 5.5.5 *Obliczenia propagacji hałasu w środowisku – stan projektowany w horyzoncie 2023* wskazał następujące założenia przyjęte przy realizacji obliczeń:

- *w obliczeniach uwzględniono poprawkę **-2 dB** na całej długości analizowanej linii kolejowej z uwagi na spodziewaną poprawę stanu technicznego istniejącego taboru kolejowego i wprowadzanie do użytku nowszych modeli w związku z:*
- ✓ *wymaganiami Komisji Europejskiej (Decyzja nr 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011r. "Tabor kolejowy - hałas", zm. 2012/464/UE z 23 lipca 2012r.), która nakłada na cały tabor kolejowy poruszający się w obrębie transeuropejskiej sieci kolei*



FUNDACJA  
BATOREGO

IM. STEFANA

ul. Sapieżyńska 10a  
00-215 Warszawa  
tel. 22 536 02 00  
fax 22 536 02 20  
batory@batory.org.pl  
www.batory.org.pl



*konwencjonalnych, obowiązek dotrzymania bardziej restrykcyjnych wartości dopuszczalnych hałasu (stacjonarnego, ruszania, przejazdu oraz hałasu wewnątrz kabiny maszynisty),*

- ✓ *dążeniem Komisji Europejskiej do wprowadzenia obowiązku zapewnienia obniżenia poziomów emisji hałasu pociągów towarowych poprzez wymianę stalowych klocków hamulcowych na kompozytowe do roku 2020 – 2022 (redukcja hałasu o około 8 dB).*

W obliczeniach hałasu nie uwzględniono ryzyka wynikającego z braku realizacji ww. założeń mających docelowo wpłynąć obniżenie emisji hałasu kolejowego.

**Wyżej wskazane założenia i elementy nie ujęte w obliczeniach mogą powodować niedoszacowanie emisji hałasu z linii kolejowej nr 1, które zostało przedstawione w raporcie o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie braku konieczności budowy ekranów akustycznych.**

Raport będący załącznikiem do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wprowadza zmiany w zakresie projektu polegające na braku potrzeby budowy ekranów akustycznych. Wykonawca nie zastępuje ekranów innymi elementami ochrony przed hałasem (np. matami antywibracyjnymi).

W opracowaniu nie zawarto również informacji jakie zmiany zaszły w zakresie i technicznych założeniach projektu od momentu realizacji raportu do wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej a złożonym wnioskiem o zmianę przedmiotowej decyzji, które to uzasadniałyby przedstawiane zmiany w zakresie emisji hałasu. Czy nastąpiły jakieś istotne zmiany w zakresie prognozy ruchu lub konstrukcji torowiska, które to wpływają na zmniejszenie poziomów emisji hałasu do poziomów dopuszczalnych na całym odcinku linii kolejowej objętym projektem? Wymaga to szczegółowego wyjaśnienia przez autorów raportu.