



Warszawa, dnia 3 kwietnia 2012 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4201.3.2011.TS

**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 ust. 2 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. 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 [REDAKTED] i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego” według wariantu inwestycyjnego nr I i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Realizacja inwestycji polegającej na modernizacji i rozbudowie Warszawskiego Węzła Kolejowego ma na celu poprawę stanu infrastruktury kolejowej, a tym samym poprawę atrakcyjności oferty kolejowej na rynku transportowym.

Cale przedsięwzięcie pn. Warszawski Węzeł Kolejowy podzielone zostało na dziesięć projektów:

- projekt nr 1 – modernizacja linii średnicowej,
- projekt nr 2 – modernizacja linii Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki,
- projekt nr 3 – zwiększenie przepustowości linii obwodowej,
- projekt nr 4 – zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Otwock – Piława,
- projekt nr 5 – zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki,
- projekt nr 6 – zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Tuszcz,
- projekt nr 7 – zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Nasielsk,
- projekt nr 8 – zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Sochaczew,
- projekt nr 9 – zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Czachówek,

- projekt nr 10 – wprowadzenie linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) do Warszawskiego Węzła Kolejowego.

Na dwa projekty z wyżej wymienionych – projekt nr 6 i 7, oraz na 1 projekt z wyjątkiem części dotyczącej branży telekomunikacyjnej – zostały już wydane odrębne decyzje środowiskowe, i są one w trakcie realizacji. Pozostałe projekty – nr 1 w zakresie jego części dotyczącej branży telekomunikacyjnej, oraz projekty nr 2, 3, 4, 5, 8, 9, i 10 – są przedmiotem niniejszej decyzji. Opis poszczególnych projektów wchodzących w skład inwestycji znajduje się w charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik do niniejszej decyzji.

Zakres prac na poszczególnych liniach potraktowano jako jedno rozbudowane przedsięwzięcie dotyczące węzła kolejowego.

Warszawski Węzeł Kolejowy zlokalizowany jest na obszarze województwa mazowieckiego. Analizowane projekty leżą w obszarze następujących powiatów oraz gmin lub dzielnic:

- projekt nr 1 – powiat m. st. Warszawy dzielnice: Warszawa Wola, Warszawa Śródmieście, Warszawa Praga Południe;
- projekt nr 2 – powiat m. st. Warszawy dzielnice: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus; powiat pruszkowski: gmina miejska Piastów, gmina miejska Pruszków, gmina miejsko - wiejska Brwinów; powiat grodziski: gmina miejska Milanówek, gmina miejsko-wiejska Grodzisk Mazowiecki;
- projekt nr 3 – powiat m. st. Warszawy dzielnice: Warszawa Wola, Warszawa Bemowo, Warszawa Żoliborz, Warszawa Praga Północ, Warszawa Targówek, Warszawa Rembertów;
- projekt nr 4 – powiat m. st. Warszawy dzielnica Warszawa Wawer; powiat otwocki: gmina miejska Józefów;
- projekt nr 5 – powiat m. st. Warszawy: dzielnice Warszawa Rembertów, Warszawa Wesoła; powiat miński: gmina miejska Sulejówek, gmina miejsko-wiejska Halinów, gmina wiejska Dębe Wielkie, gmina miejska Mińsk Mazowiecki;
- projekt nr 8 – powiat m. st. Warszawy: dzielnica Warszawa Bemowo; powiat warszawski zachodni: gmina wiejsko-miejska Ożarów Mazowiecki;
- projekt nr 9 – powiat m. st. Warszawy: dzielnice Warszawa Ochota, Warszawa Mokotów; powiat piaseczyński: gmina Piaseczno;
- projekt nr 10 – powiat m. st. Warszawy: dzielnice Warszawa Bemowo, Warszawa Wola; powiat warszawski zachodni: gmina wiejska Ożarów Mazowiecki.

Pod względem podziału geograficznego analizowane linie kolejowe przebiegają przez obszar Niziny Środkowomazowieckiej.

Prace prowadzone będą częściowo w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu - projekt nr 2, nr 3 i nr 5.

Ponadto prace przebiegać będą w sąsiedztwie:

- obszaru Natura 2000 mającego znaczenie dla Wspólnoty Poligon Rembertów PLH140041, którego fragment pokrywa się z rezerwatem przyrody Bagno Jacka w odległości ok. 50 m – projekt nr 5,
- obszaru Natura 2000 ustanowionego na podstawie Dyrektywy Ptasiej Dolina Środkowej Wisły PL.B140004 ok. 535 m – projekt nr 3,
- Rezerwatu Kawęczyn w odległości 155 m – projekt nr 3, w odległości 603 m – projekt nr 5,
- Rezerwatu Olszynka Grochowska w odległości 760 m – projekt nr 3,
- Rezerwatu Świder w odległości 850 m – projekt nr 4.

- 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) należy: zorganizować na terenie przekształconym antropogenicznie, poza terenami podmokłymi, jak również poza obszarami o słabej izolacji głównego poziomu użytkowego wód podziemnych oraz zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód. W przypadku konieczności ich lokalizacji na obszarze o wysokim i bardzo wysokim stopniu zagrożenia wód podziemnych należy zaprojektować i zastosować przegrodę zapewniającą szczelną izolację wód gruntowych.
- 1.2.2. Zaplecza budowy oraz drogi dojazdowe należy zlokalizować:
- 1.2.2.1. W odległości min. 50 m od koryt rzecznych,
- 1.2.2.2. Poza następującymi odcinkami kilometrażowymi linii: km 19+500 – 21+100 na linii nr 447 (projekt nr 2) w okolicy Parzniewa oraz km 23+500 – 24+450 w okolicy Grudowa; km 22+400 – 22+600 na linii nr 3 (projekt nr 8); km 22+500 – 21+800 na linii nr 2 (projekt nr 5); km 8+000 – 10+500 oraz km 6+500 – 8+000 (projekt nr 3), km 16+500 – 18+000 oraz km 20+000 – 20+500 (projekt nr 5) oraz poza przytorzami w Rembertowie i Legionowie.
- 1.2.3. Plac budowy, dojazdu i miejsce składowania materiałów należy lokalizować poza terenami cennymi przyrodniczo takimi jak rezerваты przyrody i obszary Natura 2000.
- 1.2.4. Tereny zajęte pod zaplecza budowy i drogi dojazdowe w obszarze chronionego krajobrazu powinny zostać ograniczone do niezbędnego minimum, a tereny przekształcone po zakończeniu prac należy poddać rekultywacji.
- 1.2.5. Prace modernizacyjne na wysokości rzeki Utraty należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, a zaplecze budowy należy lokalizować poza doliną rzeki.
- 1.2.6. W zakresie ochrony drzew należy:
- 1.2.6.1. Prace w sąsiedztwie drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia prowadzić z zabezpieczeniem ich systemów korzeniowych, pni oraz koron. Miejsca składowania materiałów budowlanych czy dróg dojazdowych zlokalizować poza zasięgiem koron drzew.
- 1.2.6.2. Zabezpieczyć sąsiadujące z inwestycją drzewa pomnikowe poprzez ogrodzenie ich na czas trwania prac oraz lokalizację zaplecza budowy w odległości minimum 15 m od poszczególnych drzew.
- 1.2.7. W związku z modernizacją torów na linii 447 (projekt nr 2) i budową dodatkowych torów na linii 2 (projekt nr 5), które kilkakrotnie przecinają rzeki, wprowadza się poniższe warunki:
- 1.2.7.1. Wszelkie prace należy wykonywać tak, aby nie spowodowały one zasypania lub zawężenia koryt rzecznych oraz ich zamulenia.
- 1.2.7.2. W sąsiedztwie dolin rzecznych należy ograniczyć stosowanie herbicydów w odległości min. 30 m od krawędzi koryt rzek tak, aby zapewnić możliwie naturalny rozwój roślinności dolinnej.
- 1.2.8. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
- 1.2.9. W zakresie ochrony ptaków: w trakcie prowadzenia prac należy korzystać z nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu, szczególnie w miejscach wyszczególnionych w poniższych podpunktach.
- 1.2.9.1. Na trasie linii nr 447 (projekt nr 2) na łąkach w km 19+500 – 21+100.
- 1.2.9.2. Na trasie linii nr 3 (projekt nr 8) na łąkach na odcinku tuż za Płochocinem w km 22+400 – 22+600.
- 1.2.9.3. Prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić od 15 września do końca lutego czyli poza sezonem lęgowym ptaków.
- 1.2.9.4. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, należy każde drzewo i każdy krzew sprawdzić pod względem występowania na nich gniazd ptasich zaś

- konieczną wycinkę prowadzić pod nadzorem ornitologicznym z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony gatunkowej.
- 1.2.10. W zakresie ochrony płazów należy prowadzić prace pod nadzorem herpetologicznym z uwzględnieniem przepisów dotyczących ochrony gatunkowej.
- 1.2.10.1. Prace przy użyciu ciężkiego sprzętu należy prowadzić w sposób uniemożliwiający powstawanie zastoisk wody, w których mogłoby dojść do składania skrzeku.
- 1.2.10.2. Likwidacji roślinności na terenach podmokłych należy dokonać poza sezonem wegetacyjnym, którego termin zostanie określony przez nadzór przyrodniczy.
- 1.2.10.3. Ewentualne prace ziemne związane z zasypywaniem oczek wodnych i terenów podmokłych należy wykonać w okresie jesienno-zimowym bezpośrednio po inspekcji terenu, a w przypadku konieczności przenoszenia zwierząt – niezwłocznie po jej zakończeniu.
- 1.2.11. W zakresie ochrony pazia żeglarza w przypadku konieczności wycinki drzew i krzewów, stanowiących rośliny żywicielskie pazia żeglarza, należy dokonać nasadzeń zastępczych w rejonie wycinki, poza 15 m pasem ochronnym, z gatunków rodzimych z rodzaju głąg, grusza, śliwa tarnina w stosunku 1:1.
- 1.2.12. W przypadku konieczności umocnień rowów należy stosować wyłącznie korytka płytkie typu Gara lub słowackiego.
- 1.2.13. W zakresie ochrony obszaru Natura 2000 Poligon Rembertów PLH140041 i Rezerwatu Bagno Jacka należy wszelkie prace budowlane w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 i rezerwatu przyrody prowadzić w sposób minimalizujący zmiany stosunków wodnych, ograniczając do minimum ingerencję w pierwszy poziom wodonośny.
- 1.2.14. Należy zapewnić nadzór przyrodniczy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc cennych przyrodniczo takich jak: lokalne korytarze migracji, obszarowe formy ochrony przyrody, siedliska priorytetowe, ciekły wodne, tereny leśne. W przypadku identyfikacji zwierząt na terenie inwestycji należy dokonać ich ewakuacji z terenu budowy. W przypadku wydanych decyzji administracyjnych z zakresu ochrony gatunkowej, należy objąć ich wykonanie nadzorem. Nadzór przyrodniczy winien obejmować również realizację przejść dla zwierząt.
- 1.2.15. Podczas usuwania roślinności zarastającej nasyp kolejowy należy stosować herbicydy biodegradowalne.
- 1.2.16. Po zakończeniu prac, teren inwestycji należy uporządkować i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej oraz oczyścić, odpowiednio ukształtować i zrekultywować.
- 1.2.17. Posadzony materiał roślinny należy objąć 3 letnią pielęgnacją. W przypadku nie przyjęcia się roślin należy dokonać powtórnych nasadzeń.
- 1.2.18. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy: systematycznie sprzątać plac budowy i zraszać go wodą (w zależności od potrzeb), ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważnie ładować materiały sypkie na samochody, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).
- 1.2.19. Wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie emisji spalin i małej uciążliwości akustycznej.
- 1.2.20. Najbardziej uciążliwe prace budowlane ze względu na generowany hałas w sąsiedztwie terenów zamieszkałych należy wykonywać jedynie w porze昼间nej w godzinach od 6 do 22. W przypadku konieczności wykonywania prac w porze nocnej należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.
- 1.2.21. Zaplecze budowy i parku maszyn budowlanych należy lokalizować tak, aby prace nie stanowiły uciążliwości ponadnormatywnych w terenach z zabudową chronioną.
- 1.2.22. Należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów).

- 1.2.23. Należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo – wodnego; nie pozostawiając niezasypanych wykopów, które mogłyby stać się tymczasowymi zbiornikami retencyjnymi spływających wód opadowych i roztopowych infiltrujących stąd bezpośrednio do wód podziemnych; 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 obiektów kubaturowych.
- 1.2.24. Plac budowy oraz zaplecze budowy należy wyposażać 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. Należy również zabezpieczyć użytkowane maszyny, sprzęt budowlany i transportowy przed wyciekami paliw i olejów.
- 1.2.25. Należy stosować 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 systematycznie opróżniać z nagromadzonych osadów.
- 1.2.26. Ścieki sanitarne należy gromadzić w przenośnych zbiornikach bezodpływowych i wywozić odpowiednimi pojazdami do najbliższej oczyszczalni ścieków.
- 1.2.27. Należy minimalizować ilość powstających odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych, mającego na celu selekcjonowanie, zabezpieczanie i systematyczne usuwanie odpadów – przekazywanie ich w pierwszej kolejności do odzysku lub unieszkodliwiania, w ostateczności na składowisko odpadów.
- 1.2.28. Należy wyposażać place budowy i zaplecza techniczno – socjalne w pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia.
- 1.2.29. Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów. Pojemniki należy zlokalizować w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu. Miejsce magazynowania odpadów niebezpiecznych należy oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt oraz przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady mogą być przekazywane wyłącznie uprawnionym odbiorcom. Zużyte drewniane podkłady kolejowe zaliczane do odpadów niebezpiecznych o kodzie 17.02.04 należy przekazać do utylizacji uprawnionej do tego firmie.
- 1.2.30. Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości należy wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom.
- 1.2.31. Odpady powstające w trakcie robót ziemnych należy zagospodarowywać tylko wtedy, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.32. Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – należy rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania.
- 1.2.33. Należy przeprowadzić inwentaryzację budynków i obiektów przeznaczonych do rozbiórki pod kątem występowania azbestu. W przypadku jego wystąpienia, należy powierzyć rozbiórkę uprawnionej do tego firmie.
- 1.2.34. Należy ogrodzić, dozorować i oznakować teren budowy znakami zawierającymi informację o zagrożeniach panujących w jej pobliżu, a 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 ooś:**
- 1.3.1. Zaplecze budowy – park maszynowy, bazę i miejsca składowania odpadów i innych materiałów należy zaprojektować poza: km 19+500 – 21+100 na linii nr 447 (projekt nr 2) w okolicy Parzniewa oraz km 23+500 – 24+450 w okolicy Grudowa, km 22+400 – 22+600 na linii nr 3 (projekt nr 8), km 22+500 – 21+800 na linii nr 2 (projekt nr 5), km 8+000 – 10+500 oraz 6+500 – 8+000 (projekt nr 3), km 16+500 – 18+000 oraz 20+000 – 20+500 (projekt 5), przytorzami w Rembertowie i Legionowie tj. obszarami cennymi przyrodniczo.
- 1.3.2. W zakresie przejść dla zwierząt należy:
- 1.3.2.1. Zaprojektować przejście dla średnich zwierząt w km 31+801 poprzez przebudowę bądź rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu masywnego na rowie; minimalne parametry nowego mostu to światło poziome ok. 7,5 m, światło pionowe minimum 1,8 m, oraz wyposażenie w suchą półkę położoną ponad lustrem wody o szerokości min. 1,5 m (linia nr 2 – projekt 5).
- 1.3.2.2. Zaprojektować nowe lub dostosować istniejące przejścia dla małych zwierząt i płazów o podanych poniżej parametrach i określonej kilometrażem lokalizacji:
- 1.3.2.2.1. km 8+210 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: szerokość min. 1 m i wysokość min 1 m. z suchą półką 0,5 m po jednej stronie (linia nr 447 – projekt nr 2),
- 1.3.2.2.2. km 19+100 – nowy przepust o wymiarach: 1,5 x 1,5 m z suchą półką min. 0,5 m z jednej strony (linia nr 2 – projekt nr 5),
- 1.3.2.2.3. km 21+725 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: 2 x 1,5 z suchą półką min. 0,5 m z jednej strony (linia nr 2 – projekt nr 5),
- 1.3.2.2.4. km 22+430 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: 2 x 1,5 m z suchą półką min. 0,5 m z jednej strony (linia nr 2 – projekt nr 5),
- 1.3.2.2.5. km 9+608 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: szerokość min. 1 m x wysokość 1 m (linia nr 3 – projekt nr 8),
- 1.3.2.2.6. km 10+227 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: szerokość min 1 m x wysokość 1 m (linia nr 3 – projekt nr 8),
- 1.3.2.2.7. km 14+672 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: szerokość min. 1 m x wysokość 1 m (linia nr 3 – projekt nr 8),
- 1.3.2.2.8. km 22+460 – istniejący przepust dostosować do wymiarów: szerokość min. 1,5 m x wysokość 1m (linia nr 3 – projekt nr 8),
- 1.3.2.2.9. na liniach kolejowych położonych w tym samym korytarzu transportowym, równoległe do linii, których dotyczy inwestycja należy wprowadzić rozwiązania umożliwiające zachowanie ciągłości i funkcjonalności budowanych i modernizowanych przejść dla zwierząt (analogiczne do powstających na liniach wchodzących w zakres inwestycji).
- 1.3.3. W zakresie zagospodarowania powierzchni przejść oraz ich otoczenia należy:
- 1.3.3.1. Suche półki stosować tam gdzie możliwe jest ich ukształtowanie z naturalnych brzegów koryta.
- 1.3.3.2. Półki muszą być prowadzone równoległe do podłoża i płynnie łączyć się z otoczeniem przy wlotach przepustu.
- 1.3.3.3. Przy przejściu średnim suchą półkę pod mostem należy odpowiednio zagospodarować w sposób przypominający naturalne warunki np. wysypanie żwirem.
- 1.3.3.4. Otoczenie mostu winno być zagospodarowane roślinnością.
- 1.3.3.5. Należy sporządzić projekt nowych nasadzeń w rejonie przejść dla zwierząt, w tym naprowadzających, ochronnych i izolacyjnych, z zastosowaniem gatunków rodzimego pochodzenia, zgodnych z siedliskiem.
- 1.3.4. Urządzenia odwadniające, w szczególności rowy wzdłuż kolei zaprojektować tak, aby nie stanowiły one pułapki dla zwierząt (rowy odwadniające trawiaste z zastosowaniem korytek Gara lub słowackich, a także w postaci odwodnienia szczelnego - drenażu).
- 1.3.5. Zabezpieczenia akustyczne należy projektować jako nieprzezroczyste, w ostateczności mogą to być konstrukcje przezroczyste z naklejonymi pionowymi pasami o szerokości

1.3.6.

2 cm rozmieszczonymi co 10 cm, w kolorystyce kontrastującej z otoczeniem. Na górnej krawędzi ekranu winna być umieszczona nieprzezroczysta belka o wysokości 10 cm.

Należy zastosować środki minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych w projektach nr: 3, 5, 8, 9. W obszarach, gdzie z uwagi na uwarunkowania natury technicznej występuje brak możliwości zastosowania ekranów akustycznych (kolizje, przejazdy, oddalenie ekranu od źródła hałasu), należy zastosować maty antywibracyjne: w projekcie nr 8 na linii nr: 3: między km 8+850 a km 9+050 oraz między km 14+650 a km 14+950.

Lokalizację i parametry ekranów dla poszczególnych projektów podano w tabelach 1, 2, 3, 4 zamieszczonych poniżej.

Tabela 1. Lokalizacja ekranów akustycznych na poszczególnych liniach w ramach projektu nr 3

Nazwa	Nr linii	od km	do km	L _b [m]	H _b [m]	Strona linii
E3/1	509	- 0+400	- 0+900	500	5.0	lewa
E3/2	509	0+300	1+250	950	6.0	lewa
E3/3	20	4+600	4+750	150	5.0	prawa
E3/4	20	5+300	5+600	300	5.0	prawa
E3/5	502	0+170	1+000	830	4.0	lewa
E3/6	502	1+150	1+450	300	5.0	lewa
E3/7	502	0+600	0+850	250	4.0	prawa
E3/8	546 i 901	9+400	9+700	300	5.0	lewa
E3/9	546 i 901	9+300	9+800	500	5.0	prawa

Tabela 2. Lokalizacja ekranów akustycznych na poszczególnych liniach w ramach projektu nr 5

Nazwa	Nr linii	od km	do km	L _b [m]	H _b [m]	Strona linii
E5/1	2 i 448	12+000	12+850	850	7.0	prawa
E5/2	2 i 448	12+000	13+350	1350	7.0 (900m), 5.0 (450m)	lewej
E5/3	2 i 448	15+250	21+900	6750	7.0	prawa
E5/4	2 i 448	21+900	23+550	1650	5.0	prawa
E5/5	2 i 448	16+150	17+200	1050	6.0	lewa
E5/6	2 i 448	18+650	21+900	3250	7.0	lewa
E5/7	2 i 448	21+900	23+550	1650	5.0	lewa
E5/8	2	30+900	31+200	300	4.0	lewa
E5/9	2	31+000	31+400	400	4.0	prawa
E5/10	2	31+650	32+100	450	3.0	prawa
E5/11	2	39+700	40+200	500	4.0	lewa

Tabela 3. Lokalizacja ekranów akustycznych na poszczególnych liniach w ramach projektu nr 8

Nazwa	Nr linii	od km	do km	L _b [m]	H _b [m]	Strona linii
E8/1	3	8+050	8+700	650	5.0	prawa
E8/2	3	8+850	9+050	200	5.0	prawa
E8/3	3	10+000	10+400	400	5.0	prawa
E8/4	3	14+650	14+950	300	7.0	prawa
E8/5	3	14+650	14+900	250	5.0	lewa
E8/6	3	15+200	15+900	700	7.0	prawa
E8/7	3	15+250	15+900	650	6.0	lewa
E8/8	3	21+500	21+800	300	5.0	lewa
E8/9	3	21+500	22+500	1000	7.0	prawa
E8/10	3	22+100	22+950	850	4.0	lewa

Tabela 4. Lokalizacja ekranów akustycznych na poszczególnych liniach w ramach projektu nr 9

Nazwa	Nr linii	od km	do km	L _b [m]	H _b [m]	Strona linii
E9/1	8	28+750	29+050	300	4.0	prawa
E9/2	8	28+750	29+050	300	4.0	lewa

- 1.3.7. Na obszarach o wysokim i bardzo wysokim stopniu zagrożenia dla wód podziemnych należy zaprojektować wykonanie umocnionych rowów lub szczelnych systemów odwodnienia w postaci drenażu, które zabezpieczą jakość wód głównego poziomu użytkowego przed zanieczyszczeniami w trakcie eksploatacji przedmiotowej inwestycji.
- 1.3.8. Należy zaprojektować zabezpieczenia w miejscach wprowadzania wód opadowych i roztopowych spływających z podtorza do cieków naturalnych. Zabezpieczenia - w postaci osadników wraz z zastawkami zabezpieczającymi przed przedostaniem się większej ilości zanieczyszczeń do cieków wodnych w czasie wystąpienia awarii, należy zastosować na linii nr 2 w projekcie nr 5 w km 19+100; km 21+725; km 22+430; km 31+801.
- 1.3.9. Podczas budowy lub modernizacji obiektów inżynierskich, a szczególnie prac związanych z głębokimi wykopami, należy ograniczyć możliwość przedostania się zanieczyszczeń do wód podziemnych i powierzchniowych, poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń np. w postaci ścianek szczelnych ograniczających dopływ wód gruntowych do ww. obiektów i wykopów.
- 2. Stwierdzam konieczność wykonania badań monitoringowych.**
- 2.1. Należy prowadzić monitoring systemu odwodnienia torowiska, obiektów inżynierskich i kubaturowych poprzez systematyczne obserwacje jego stanu technicznego.
- 3. Nakładam konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.**
- 3.1. Należy podać szczegółowe rozwiązania dotyczące systemu odwodnienia torowiska wraz z działaniami mającymi na celu ochronę wód powierzchniowych i podziemnych.
- 3.2. Na etapie projektu budowlanego należy zweryfikować lokalizację i parametry geometryczne (wysokość i długość) ekranów akustycznych oraz dodatkowych elementów podnoszących skuteczność zabezpieczenia (daszki, pochłaniacze oktagonalne) oraz dane dotyczące izolacyjności ekranów.

4. Nakładam obowiązek przedstawienia w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektów do użytkowania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, wykonanej po upływie 1 roku od dnia oddania inwestycji do użytkowania.
- 4.1. Pomiary hałasu należy wykonać zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140 poz. 824) dla poszczególnych projektów w punktach wskazanych w tabelach nr 5, 6, 7, 8, 9, 10, zamieszczonych poniżej. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. Przy stwierdzeniu przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Tabela 5 Lokalizacje punktów do analizy porealizacyjnej dla projektu nr 2

Numer punktu	Numer linii	Kilometr	Strona
P2-1	447	7+550 – 7+700	Lewa
P2-2	447	12+000	Prawa
P2-3	447	26+000	Lewa

Tabela 6 Lokalizacje punktów do analizy porealizacyjnej dla projektu nr 3

Numer punktu	Numer linii	Kilometr	Strona
P3-1	509	0+700	Lewa
P3-2	20	5+550	Prawa
P3-3	20	7+050	Prawa

Tabela 7 Lokalizacje punktów do analizy porealizacyjnej dla projektu nr 5

Numer punktu	Numer linii	Kilometr	Strona
P5-1	2 i 448	12+750	Prawa
P5-2	2 i 448	17+200	Prawa
P5-3	2	40+000	Lewa

Tabela 8 Lokalizacje punktów do analizy porealizacyjnej dla projektu nr 8

Numer punktu	Numer linii	Kilometr	Strona
P8-1	3	8+950	Prawa
P8-2	3	10+250	Prawa
P8-3	3	15+600	Prawa
P8-4	3	21+550	Prawa
P8-5	3	22+300	Lewa

Tabela 9 Lokalizacje punktów do analizy porcelizacyjnej dla projektu nr 9

Numer punktu	Numer linii	Kilometr	Strona
P9-1	8	4+750*	Lewa
P9-2	8	6+300*	Prawa
P9-3	8	6+300*	Lewa

** kilometracja zgodna z dobudowywanym torem*

Tabela 10 Lokalizacje punktów do analizy porcelizacyjnej dla projektu nr 10

Numer punktu	Numer linii	Kilometr	Strona
P10-1	KDP	4+400	Lewa
P10-2	KDP	5+400	Lewa
P10-3	KDP	10+550	Lewa

UZASADNIENIE

W dniu 9 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 [REDAKTOWANO] o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”.

Rodzaj inwestycji i fakt zakwalifikowania jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko potwierdziły – wynikającą z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy ooś – właściwość Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w przedmiotowej sprawie.

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

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
 - pełnomocnictwo z dnia 27 stycznia 2011 r., nr IRRK25/2b-0814-TEN-T-2/2011/11, dla Pana [REDAKTOWANO]
 - wypisy z ewidencji gruntów obejmujące teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
 - kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
 - raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego”, wraz z uzupełnieniami, sporządzony przez firmę Scott Wilson Sp. z o. o.;
 - wnioski stron postępowania i społeczeństwa, dotyczące przedmiotowej inwestycji
- a także uzyskano wymaganą zgodnie z:
- art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 24 sierpnia 2011 r., znak: ZNS.7123-581-1/11.PN.

Wzmiankowana opinia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie zawiera uwagi na temat koniecznych do spełnienia w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wymagań higienicznych i sanitarnych. Uwagi wystosowane przez ww. organ zostały uwzględnione w pkt 1.2.1., pkt 1.2.20., pkt 1.2.21-1.2.33., pkt 1.3.6., pkt 4.1. sentencji decyzji. Warunki zostały uwzględnione w całości.

W raporcie przeanalizowano sytuację polegającą na niepodejmowaniu przedsięwzięcia oraz dwa warianty jego realizacji:

- 1) wariant I – obejmujący prace modernizacyjne i budowlane (w tym rozbiórkowe) na istniejących liniach kolejowych wymienionych w pkt. 1.1. niniejszej decyzji, mające na celu zwiększenie płynności przejazdów oraz utrzymanie i podniesienie optymalnej przepustowości linii, jak również przygotowanie systemu kolejowego Warszawy na wprowadzenie do Warszawskiego Węzła Kolejowego kolei dużych prędkości,
- 2) wariant II, w którym zakres wykonywanych prac pokrywa się z wariantem I w ośmiu projektach, w pozostałych projektach, nr 3 i nr 7, jest on powiększony w stosunku do wariantu I. Oprócz prac przewidzianych w ramach wariantu I, proponuje się dodatkowo budowę nowych linii kolejowych wraz z elementami podtorza i towarzyszącymi obiektami inżynierskimi i kubaturowymi:
 - w projekcie nr 3 na linii nr 20 – linii dwutorowej na odcinku Warszawa Gdańska – Jagiellonka – Warszawa Praga,
 - w projekcie nr 7 - dwutorowej linii kolejowej na linii nr 7, od okolic Legionowa do stacji Świercze; na linii 456 budowę nowego toru od stacji Warszawa Praga WPC do Legionowa.

Po wnikliwej analizie przebiegu poszczególnych wariantów oraz dokonaniu oceny ich środowiskowych, społecznych i ekonomicznych uwarunkowań, wybrano do realizacji wariant I – z uwagi na mniejszy zakres prac oraz mniejszą zajętość terenu niż w wariantie II, a co za tym idzie krótszy czas prac i mniejszy obszar oddziaływania inwestycji. Realizacja wariantu I wiązać się będzie ze znacznie mniejszą ingerencją w otaczające środowisko, gdyż prace wykonywane będą głównie w zasięgu istniejącej infrastruktury kolejowej, wykraczając jedynie nieznacznie na tereny przyległe do torowiska. Realizacja wariantu I nie stworzy dodatkowych barier dla bytujących na tym obszarze zwierząt, powstaną ponadto bezpieczne przejścia ułatwiające im migrację.

Rozwiązanie polegające na niepodejmowaniu przedsięwzięcia odrzucono ze względu na konieczność poprawy przepustowości linii i jakości połączeń kolejowych, jak też płynności i bezpieczeństwa ruchu. Rezygnacja z realizacji inwestycji powodowałaby zwiększenie udziału transportu drogowego w rejonie okolic Warszawy, co skutkowałoby zwiększeniem presji na środowisko ze względu na wykorzystanie bardziej obciążającej środowisko naturalne formy transportu, jaką jest transport samochodowy.

Przeprowadzona analiza potwierdziła, że treść przedłożonego raportu wraz z uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i uwzględnił ustalenia zawarte w raporcie i określił na ich podstawie:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1. sentencji decyzji);
- 2) warunki wykorzystania 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 (pkt 1.2. sentencji decyzji);
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 1.3. sentencji decyzji);
- 4) konieczność przeprowadzenia badań monitoringowych w wybranym zakresie (pkt 2. sentencji decyzji);
- 5) konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 3.

sentencji decyzji);

6) konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu (pkt 4. sentencji decyzji).

Powyższe warunki, wymagania i zalecenia znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego, zgodnie z którymi wystosowane środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia można umotywować w przedstawiony poniżej sposób.

Prace związane z realizacją inwestycji będą powodowały uciążliwości hałasowe, których źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Mając zatem na względzie zachowanie odpowiedniego klimatu akustycznego wokół terenu inwestycji w trakcie jej realizacji zaplecze budowy i parku maszyn budowlanych należy lokalizować tak, aby prace nie stanowiły uciążliwości ponadnormatywnych na terenach z zabudową chronioną, a prace w pobliżu miejsc ochrony akustycznej prowadzić w miarę możliwości poza porą nocną (pkt 1.2.20., 1.2.21. sentencji decyzji) przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej (1.2.19. sentencji decyzji). W celu minimalizacji wpływu fazy budowy na środowisko i zdrowie ludzi, należy opracować i wdrożyć taki plan robót, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych nie pracowały jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów) (pkt 1.2.22. sentencji decyzji). Uciążliwości związane z realizacją przebudowywanej linii kolejowej będą miały charakter okresowy i ustąpią w momencie ukończenia etapu realizacji przedsięwzięcia.

Hałas generowany przez ruch kolejowy w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na niektórych terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia tego oddziaływania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych i mat antywibracyjnych, według parametrów technicznych i zgodnie z lokalizacją zawartą w pkt 1.3.6. sentencji decyzji.

Ponadto wyniki przeprowadzonej analizy porealizacyjnej, o której mowa w pkt 4.1. sentencji decyzji, umożliwią dokładne ustalenie lokalizacji ekranów akustycznych, o których mowa w pkt. 1.3.6. sentencji decyzji oraz pozwolą na zweryfikowanie skuteczności zastosowanych mat antywibracyjnych, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przebudowywaną linią kolejową, a także umożliwią zaprojektowanie i wykonanie dodatkowych zabezpieczeń wibroakustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na skutek eksploatacji przedsięwzięcia.

Stwierdza się konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko na etapie projektu budowlanego, uznając, że 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, nie pozwalają wystarczająco ocenić oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko (pkt 3.2. sentencji decyzji).

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających powietrze, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach samochodów spalinowych oraz innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych. Ponadto, podczas prowadzenia prac ziemnych i rozbiórkowych może wystąpić zjawisko pylenia.

Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych możliwe jest zmniejszenie ww. uciążliwości. W związku z czym Inwestor ma obowiązek ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez m. in. zachowanie wysokiej kultury robót przez systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie go wodą (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,

uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (pkt 1.2.18. sentencji decyzji).

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza Inwestor jest zobowiązany do stosowania sprzętu, o którym mowa w pkt. 1.2.19. sentencji decyzji.

W celu zapewnienia ochrony środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z ruchu pojazdów transportujących materiały budowlane oraz eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji inwestycji, wprowadzono warunek opisany w pkt 1.2.19. sentencji decyzji.

W celu ochrony obszarów, na których występują podatne na zanieczyszczenie wody powierzchniowe i płytko występujące wody podziemne, jak też ochrony ujęć wody w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, wprowadzono warunki opisane w punktach: 1.2.23., 1.2.25., 1.2.26. sentencji decyzji oraz wymagania opisane w punktach: 1.3.7., 1.3.8. i 1.3.9. sentencji decyzji. Zakaz pozostawiania niezasypanych wykopów ma na celu uniknięcie tworzenia się tymczasowych zbiorników retencyjnych powstających w wyniku spływających wód opadowych i roztopowych, które następnie infiltrować będą bezpośrednio do wód podziemnych.

Monitoring systemu odwodnienia torowiska, obiektów inżynierskich i kubaturowych opisany w pkt 2.1. ma na celu zapewnienie drożności ww. systemu i jego prawidłowego funkcjonowania.

Ponieważ na obecnym etapie prac istnieje jedynie ogólna koncepcja systemu odwodnienia torowiska i nie było możliwości szczegółowej oceny rozwiązań technicznych w tym zakresie, nałożono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny na etapie projektu budowlanego (pkt 3.1. sentencji decyzji).

Podczas budowy przedmiotowej inwestycji będą generowane odpady w wyniku prowadzenia prac rozbiórkowo-przygotowawczych oraz na etapie właściwej budowy przedmiotowej linii kolejowej. Odpady będą powstawać wzdłuż realizowanego odcinka linii kolejowej oraz w zapleczu socjalnym i zapleczu technicznym placu budowy. Ponadto będą powstawać zarówno odpady związane z funkcjonowaniem maszyn budowlanych i instalacji niezbędnych do budowy linii kolejowej, resztki niewykorzystanych materiałów, jak i odpady powstałe w wyniku likwidacji zaplecza budowy i parku maszyn. Mogą również powstać odpady niebezpieczne, np. zużyte podkłady kolejowe.

W celu realizacji wymogów minimalizacji ilości powstających odpadów i ograniczenia ich wpływu na środowisko wprowadzono warunek opisany w pkt 1.2.27. sentencji decyzji. Mając zaś na uwadze zachowanie właściwej jakości sanitarnej środowiska na terenie inwestycji, zabezpieczenie terenów budowy i jej okolic przed zaśmieceniem oraz zanieczyszczeniem środowiska gruntowo – wodnego odpadami, w tym niebezpiecznymi, jak również w celu zapewnienia możliwości wdrożenia prawidłowej gospodarki odpadami oraz zabezpieczenia przed przedostaniem się odpadów do środowiska zobowiązano Inwestora do przestrzegania warunków opisanych w pkt 1.2.28.-1.2.33. sentencji decyzji).

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn, a także przestrzeganie zasad bezpieczeństwa pracy i postępowania z odpadami niebezpiecznymi, wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

W związku z powyższym ocenia się że, w wyniku prawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami powstającymi w procesie budowy, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, z zachowaniem warunków określonych w niniejszej decyzji – oddziaływanie związane z powstającymi odpadami nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko.

W celu zabezpieczenia ludzi przed zagrożeniami związanymi z budową przedsięwzięcia, w tym przed ewentualnymi skutkami przebywania w terenie o podwyższonych wartościach pola

elektromagnetycznego w pobliżu urządzeń łączności GSM, wprowadzono warunki opisane w pkt 1.2.34. sentencji decyzji.

W celu ochrony wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem, ochrony terenów dolin rzecznych, terenów podmokłych, stanowisk zwierząt i roślin chronionych, lokalnych szlaków migracji zwierząt, a także stanowisk występowania motyla pazia żeglarza, jak również w celu zmniejszenia negatywnych oddziaływań związanych ze wzrostem efektu barierowego na etapie budowy inwestycji, wprowadzono obostrzenia dotyczące lokalizacji zapleczy i placów budowy oraz dróg dojazdowych (pkt 1.2.1.-1.2.5 sentencji decyzji).

Mając na celu konieczność ochrony szaty roślinnej rejonu inwestycji i ochrony drzew przewidzianych do adaptacji wskazano Inwestorowi wytyczne dotyczące prac z odpowiednim zabezpieczeniem oraz wskazano optymalną lokalizację zaplecza budowy (pkt. 1.2.6. sentencji decyzji.)

W związku z sąsiedztwem, a także przecinaniem przez modernizowaną kolej rzek i cieków wodnych wprowadzono warunki opisane w pkt. 1.2.7. sentencji decyzji, dotyczące ich ochrony przed zanieczyszczeniem i zniszczeniem ich naturalnego charakteru. Warunki zostały wprowadzone również w celu ochrony cennych siedlisk związanych ze środowiskiem wodnym, występujących w dolinach rzek i koniecznością minimalizacji oddziaływania prac inwestycyjnych na te siedliska.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na środowisko gruntowe wprowadzono warunek opisany w pkt. 1.2.8. sentencji decyzji, dotyczący odpowiedniego zdjęcia oraz zabezpieczenia gleby, a także wykorzystanie jej do rekultywacji po zakończeniu prac.

W celu ochrony siedlisk cennych gatunków ptaków takich jak derkacz, czajka, brzęczka, błotniak stawowy, dzięcioł czarny wprowadzono warunki opisane w pkt 1.2.9. sentencji decyzji, dotyczące prowadzenia prac w obrębie linii kolejowych zlokalizowanych w ich sąsiedztwie. Natomiast zobowiązanie Inwestora do ograniczenia terminu wycinki drzew ma na celu ochronę ptasich gniazd, jaj i lęgów. Obowiązkiem Inwestora jest również używania maszyn o niskim poziomie hałasu.

Mając na względzie ochronę płazów na etapie realizacji prac nałożono na Inwestora warunki, których realizacja zapewni możliwości ucieczki tych zwierząt z terenu inwestycji, określono również warunki postępowania podczas działań takich jak likwidacja podmokłości – w tym optymalne terminy likwidacji ww. elementów oraz roślinności nadwodnej (pkt 1.2.10. sentencji decyzji). Natomiast w celu umożliwienia migracji płazom oraz zminimalizowania ich potencjalnej śmiertelności zobowiązano Inwestora do stosowania korytek Gara do umocnień rowów (pkt 1.2.12. sentencji decyzji).

Obowiązkiem Inwestora jest wykonanie nasadzeń zastępczych opisanych w pkt 1.2.11. sentencji decyzji. Warunek ten ma na celu zminimalizowanie utraty roślinności żywicielskiej chronionego gatunku motyla – pazia żeglarza.

Warunek opisany w pkt. 1.2.13. sentencji decyzji wprowadzono w celu zminimalizowania negatywnych oddziaływań na obszar Natura 2000 Polygon Rembertów PLH140041 we fragmencie chronionym również jako Rezerwat Bagno Jacka.

W celu ochrony zwierząt na etapie realizacji prac wskazano konieczność wykonania robót pod nadzorem przyrodniczym, który w razie konieczności dokona bieżącej diagnozy terenu – opisaną w pkt. 1.2.14. sentencji decyzji.

Inwestor ma obowiązek stosowania herbicydów biodegradowalnych do usuwania roślinności zarastającej nasyp kolejowy, co wykluczy przedostawanie się środków chemicznych do ekosystemów przylegających do modernizowanej linii, zwłaszcza w tereny cenne przyrodniczo (pkt 1.2.15. sentencji decyzji).

Warunek opisany w pkt. 1.2.16. sentencji decyzji wprowadzono w celu przywrócenia terenu do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Warunek opisany w pkt. 1.2.17. sentencji decyzji dotyczący pielęgnacji posadzonego materiału roślinnego wprowadzono w celu zapewnienia przyjęcia się materiału roślinnego.

Ponadto w sentencji niniejszej decyzji nałożono szereg wymagań dotyczących ochrony środowiska biotycznego, koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji potrzebnej do wydania decyzji zezwalającej na budowę inwestycji.

W celu wykluczenia możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze wprowadzono wymaganie zaprojektowania zaplecza budowy poza miejscami cennymi przyrodniczo, opisane w pkt. 1.3.1. sentencji decyzji.

Wymagania zawarte pkt. 1.3.2. sentencji decyzji nałożono w celu zminimalizowania efektu barierowego i zmniejszenia śmiertelności zwierząt. Konieczne jest umożliwienie swobodnego przejścia zwierzętom poprzez dostosowanie do parametrów przejść dla zwierząt przepustów i obiektów mostowych. W związku ze stwierdzeniem liczego występowania płazów na linii nr 2 na odcinku 21+800 – 22+500, gdzie po obu stronach torowiska stwierdzono występowanie żab zielonych i rzekotek drzewnych zobowiązano Inwestora do wykonania przepustów. Cenne siedlisko z punktu widzenia ochrony płazów znajduje się również na linii nr 2 w okolicy stacji Sulejówek Miłosna (21+690), gdzie położony w niedalekiej odległości ok. 10 m od linii kolejowej podmokły las stanowi miejsce lęgowe płazów (żab zielonych). Obowiązkiem Inwestora jest zachowanie ciągłości i funkcjonalności przejść poprzez zastosowanie w torach sąsiednich rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt.

Dla zachowania populacji zwierząt oraz utrzymania wymiany genetycznej konieczne jest zapewnienie przemieszczania się zwierząt, zwłaszcza wzdłuż cieków wodnych, które stanowią dogodne szlaki migracji. W związku z powyższym w wymaganiach opisanych w pkt. 1.3.3. sentencji decyzji wskazano budowę odpowiednich przejść, mających na celu utrzymanie lokalnej i ponadlokalnej migracji oraz zapewnienie różnorodności biologicznej. Ponadto określono wytyczne dotyczące zagospodarowania przejść dla zwierząt oraz ich otoczenia, co zagwarantuje efektywne korzystanie z przedmiotowych urządzeń ochrony środowiska. Wprowadzone wymagania przyczynią się do poprawienia migracji zwierząt i efektywnego wykorzystania przejść.

W celu ochrony fauny w wymaganiach opisanych w pkt. 1.3.4. sentencji decyzji nakazano realizację urządzeń odwodnienia drogi tak, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt.

Wymagania opisane w pkt. 1.3.5. sentencji decyzji dotyczące odpowiednio dostosowanych ekranów akustycznych wprowadzono w celu zminimalizowania kolizji ptaków z ww. ekranami.

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 ooś 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 oraz w urzędach miast i gmin, po terenach których będzie przebiegać przedsięwzięcie lub na obszary których przedsięwzięcie będzie oddziaływać. Informacje o obwieszczeniach publikowane były również w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Zgodnie z art. 30 ustawy ooś organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy ooś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do wydania opinii, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 21-dniowy termin ich składania oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Etap ten został przeprowadzony dwukrotnie. Po raz pierwszy w dniach od 27 września 2011 r. do 17 października 2011 r. Obwieszczenia w przedmiotowej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w urzędach miast i gmin, po terenach których będzie przebiegać przedsięwzięcie lub na obszary których przedsięwzięcie będzie oddziaływać. Informacje o obwieszczeniach publikowane były również w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. Po raz drugi procedura „21 dni dla społeczeństwa”, w dniach od 29 listopada 2011 r. do 19 grudnia 2011 r. została przeprowadzona w urzędach gmin: Brwinów i Pomiechówek oraz w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy Dzielnicy Warszawa Wawer – ze względu na nieprawidłowość w uwidocznieniu w tych urzędach obwieszczenia informującego o pierwszym terminie „21 dni”. Obwieszczenia w tej sprawie umieszczone były na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Brwinów, Urzędu Gminy Pomiechówek oraz Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy Dzielnicy Warszawa Wawer oraz na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

W wyznaczonym przez organ terminie składania wniosków przez społeczeństwo, do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie zostały złożone uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, przedstawione w poniższej tabeli w pkt 1. Ponadto do organu wpłynęły wnioski składane przez strony postępowania – opisane w pkt 2 poniższej tabeli.

Sposób wykorzystania zgłoszonych uwag i wniosków:

Pkt.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	Wnioski z dn. 14.10.2011 r. państwa:	
	Wnioski dotyczące zmiany lokalizacji i rozwiązania technicznego przejazdu bezkolizyjnego planowanego jako tunel w ciągu ulic Cicha – Matejki w Józefowie	Wniosku nie uwzględniono. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która uwzględniała budowę tunelu w ciągu ulic: Cichej i Matejki w Józefowie. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
2.	Wniosek Zastępcy Burmistrza Dzielnicy Wesoła Miasta Stołecznego Warszawy z dn. 15.06.2011 r. znak: UD-XIV-WIR-JDZ-6870-77-2-11.	
	Wniosek dotyczy sugestii, aby oba planowane nowe torowiska na terenie dzielnicy Wesoła zlokalizowane były po stronie północnej torowiska istniejącego, co zdaniem Wnioskodawcy przekładałoby się na zmniejszenie niedogodności spowodowanych eksploatacją linii kolejowej dla mieszkańców posesji zlokalizowanych wzdłuż ul. Głowackiego w Wesołej.	Wniosku nie uwzględniono. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację, która nie uwzględniała kwestii przedstawionej we wniosku. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia. Ponadto z posiadanych przez organ informacji wynika, że usytuowanie torów po północnej i

	południowej stronie linii wynika z odseparowania ruchu dalekobieżnego od ruchu podmiejskiego oraz nie ma możliwości technicznych innego usytuowania torów ze względu na istniejący układ torowy stacji Rembertów, na której spotykają się linie kolejowe nr 448, 449 i linia nr 2 o dużym obciążeniu ruchem.
Wniosek Przewodniczącego Rady Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy z dn. 11.07.2011 r. znak: UD-VIII-WOR-AOS-0004-206-2-11, oraz Burmistrza Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy z dn. 17.10.2011 r., znak: UD-VIII-WOD-KRS-033-54-1-2011	
Wnioski dotyczące uwzględnienia w ocenie oddziaływania na środowisko: - wariantowych rozwiązań dwupoziomowych skrzyżowań dróg z linią kolejową E20: - wiaduktu nad torami łączącego ul. Marsa z ul. Cyrulików jako alternatywy dla budowy tunelu w osi ul. Marsa i al. Gen. Chruściela „Montera”, - wiaduktu w ciągu Trasy Olszynki Grochowskiej jako alternatywy dla wiaduktu w ciągu ul. Nowochełmżyńskiej; - budowy nowego przystanku kolejowego w pobliżu ul. Chełmżyńskiej o roboczej nazwie Kawęczyn na linii nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, - przejść dla pieszych i rowerzystów na przedłużeniu ul. Podhalańskiej do ul. Makowskiej i Podolskiej przez linie kolejowe nr 7 Warszawa Wschodnia-Dorohusk i nr 506 Warszawa Antoninów-Warszawa Gocławek.	Wniosku nie uwzględniono. Organ stoi na stanowisku, że przedłożony przez Inwestora raport OoŚ wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. We właściwy sposób omówiono w nim kwestie dotyczące poszczególnych elementów środowiska, w tym wpływu inwestycji na człowieka. Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na podstawie złożonej dokumentacji. Jednocześnie nie jest właściwością organu decydowanie o zmianie technicznych parametrów planowanego przedsięwzięcia.
Wniosek Wójta Gminy Dębe Wielkie z dnia 10.02.2012 r., znak: SR.6220.5.2011	
Wniosek o wprowadzenie zapisów odnośnie konieczności wprowadzenia środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych. Zdaniem wnioskodawcy niezbędne jest nałożenie obowiązku wykonania zaproponowanych w raporcie o oś ekranów akustycznych.	Wniosek uwzględniony. W pkt 1.3.6. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie. Parametry ekranów zostały określone na podstawie wyliczeń i analiz i są dobrane w sposób optymalny dla lokalnych warunków.
Wniosek dotyczy wprowadzenia zapisów odnośnie wykonania dodatkowych ekranów akustycznych w projekcie nr 5 w miejscowości Dębe Wielkie:	Wniosek nieuwzględniony.
- przedłużenia w kierunku wschodnim ekranu oznaczonego jako E5/10 do km 32+400 (wydłużenie o 300 m);	Organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o złożoną dokumentację. Przedstawione w niej analizy oddziaływania akustycznego wskazują, że przyjęta lokalizacja ekranów akustycznych zapewni właściwą i wymaganą na terenach

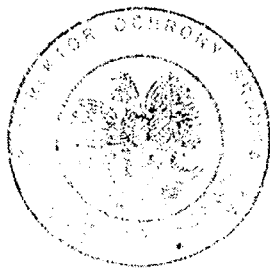
– połączenia ekranów oznaczonych jako E5/9 z E5/10, tj. wprowadzenia ich na odcinku od km 31+400 do km 31+650 (wydłużenie o 250 m); – uwzględnienia dodatkowego ekranu po północnej stronie linii kolejowej nr 2 na odcinku od 31+500 do km 32+400. Zdaniem Wnioskodawcy, parametry geometryczne ww. ekranów winny być doprecyzowane na etapie projektu budowlanego lub wykonawczego.	znajdujących się w pobliżu omawianego fragmentu linii kolejowej ochronę akustyczną. W związku z powyższym, organ nie widzi uzasadnienia dla kwestii podnoszonej we wniosku.
--	---

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 uwagi 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.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Pełnomocnik - Pan [REDACTED]
Scott Wilson Sp. z o. o.
ul Rejtana 17
02-516 Warszawa,
2. Strony postępowania - zgodnie z art. 49 Kpa,
3. aa.



Warszawa, dnia 3 kwietnia 2012 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4201.3.2011.TS

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 i rozbudowie Warszawskiego Węzła Kolejowego 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 zmodernizowanego węzła wpłynie pozytywnie na jego stan – transport kolejowy jest bowiem znacznie bardziej przyjazny dla środowiska niż samochodowy.

Przedsięwzięcie podzielone zostało na 10 projektów, z których na 2 projekty – projekt nr 6 i 7, oraz na 1 projekt z wyjątkiem części dotyczącej branży telekomunikacyjnej – zostały już wydane odrębne decyzje środowiskowe, i są one w trakcie realizacji. Pozostałe projekty – nr 1 w zakresie jego części dotyczącej branży telekomunikacyjnej, oraz projekty nr 2, 3, 4, 5, 8, 9, i 10 – są przedmiotem niniejszej decyzji.

1. Projekt nr 1 Modernizacja linii średnicowej

W związku ze złym stanem technicznym urządzeń radiolączności, na linii średnicowej wykonany zostanie system radiolączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych. Docelowa, uszczegółowiona lokalizacja stacji będzie poprzedzona wykonaniem odpowiednich pomiarów pokrycia i rozchodzenia się fali radiowej w terenie. Wszystkie planowane liniowe urządzenia łączności kolejowej będą zlokalizowane w terenie kolejowym, po obydwu stronach układu torowego.

2. Projekt nr 2 Modernizacja linii Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki

W ramach analizowanego przedsięwzięcia realizowane będą prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 447. W celu zwiększenia prędkości poruszających się pociągów do 120 km/h dojdzie do przesunięcia toru nr 4 w płaszczyźnie poziomej i modernizacji toru nr 3. Ponadto, modernizacja układów torowych na szlakach i posterunkach ruchu obejmie wymianę nawierzchni oraz korektę układów geometrycznych. Modernizacja podtorza polegać będzie na budowie warstwy ochronnej, w niektórych miejscach z geowłókniną i geosiatką. Odwodnienie podtorza zostanie odbudowane lub zbudowane na nowo, w postaci drenażu oraz rowów odwadniających.

W zakresie obiektów inżynieryjnych planuje się wykonanie następujących elementów:

- przejścia pod torami - remonty przejść, budowa wind i platform,
- przepusty,
- mosty – budowa nowych ustrojów nośnych wraz z- remontem przyczółków, remonty instalacji odwodnieniowej, naprawa powłoki malarskiej.

Na przystankach osobowych: Warszawa Ursus, Pruszków, Piastów, Brwinów, Milanówek oraz stacji Warszawa Włochy: planowana jest modernizacja peronów z zapewnieniem dostępu dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się. Zakres przewidywanych robót obejmuje rozbiórkę peronów wraz z istniejącymi elementami ich wyposażenia, budowę peronów w nowym układzie wraz z nowymi elementami ich wyposażenia, udogodnienia dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się. Tam, gdzie to niezbędne, zostanie rozebrana sieć trakcyjna, a następnie wybudowana od nowa po przesunięciu torów. Ponadto, zastosowane zostaną wolnostojące, kontenerowe stacje transformatorowe. Do elektrycznego ogrzewania rozjazdów i oświetlenia na peronach oraz na stacjach zastosowane zostaną urządzenia elektroenergetyki nietrakcyjnej o napięciu do 1kV. Na szlakach kolejowych odcinka linii Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki zmodernizowane zostaną urządzenia liniowe sterowania ruchem kolejowym i zastosowana samoczynna blokada liniowa. W ramach modernizacji wykorzystane zostaną dotychczasowe powierzchnie zabudowy urządzeń na terenie kolejowym. Wykonany zostanie system radiołączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych.

3. Projekt nr 3 Zwiększenie przepustowości linii obwodowej

Projekt nr 3 dotyczy linii nr: 20, 447, 501, 502, 507, 509, 546, 901, 920. W ramach projektu zostanie przeprowadzona modernizacja układów torowych na szlakach i posterunkach ruchu, obejmująca wymianę nawierzchni, korektę układów geometrycznych, przebudowę głowic rozjazdowych ukierunkowaną na wzrost prędkości wjazdów i wyjazdów. W ramach realizacji projektu nr 3 w przypadku linii nr: 20, 447, 501, 502, 509, 901 i 546 przewidziano korektę łuków i niwelety linii kolejowej, dla linii 507 i 920 planowana jest przebudowa niektórych rozjazdów. Modernizacja podtorza polegać będzie na budowie warstwy ochronnej. W niektórych miejscach zostaną dodatkowo zastosowane geowłókny oraz geosiatki. Zastosowane zostanie odwodnienie w postaci drenażu.

Wykonane zostaną następujące obiekty inżynieryjne:

na linii nr 20:

- wiadukty kolejowe – remonty istniejących bądź likwidacja wraz z budową nowych przejść pod torami, budowa nowej konstrukcji nośnej, oczyszczenie i uzupełnienie spoinowania bloków kamiennych podpór, wymiana płyt pomostów, przebudowa podpór, budowa wind, naprawa przyczółków, zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowych, wykonanie chodników dla obsługi, budowa wind,
- nowe przejścia pod torami.

na linii nr 501:

- wiadukty kolejowe - wymiana płyt pomostów, zabezpieczenie antykorozyjne betonu podpór, wykonanie nowych ciosów podłożyskowych, naprawa istniejących przyczółków, wykonanie chodników dla obsługi;

na linii 447:

- przepusty - budowa nowych, likwidacja lub remont starych.

W zakresie budowy lub modernizacji obiektów kubaturowych, wykonane będą następujące prace:

- na linii nr 9 - budowa przystanku osobowego Warszawa Stalowa wraz z dojściami oraz budową wind,
- na linii nr 20 - modernizacja przystanków osobowych Warszawa Wola, Warszawa Kasprzaka i Warszawa Koło obejmująca przebudowę peronów oraz budowa nowych obiektów – przystanku osobowego z dwoma peronami: Warszawa Obozowa i Warszawa Arkadia,
- na linii 509 - budowa przystanków osobowych z dwoma peronami: Warszawa Fort Wola, Warszawa Wola Park i Warszawa Księcia Janusza,
- budowa budynków do obsługi sterowania ruchem kolejowym.

Na wybranych odcinkach linii zmodernizowane będzie zasilanie sieci trakcyjnej (demontaż i montaż), wymiana oświetlenia na stacjach i peronach (demontaż i montaż), montaż elektrycznego ogrzewania rozjazdów a także wymiana sieci trakcyjnej. Zmodernizowany zostanie system sterowania ruchem kolejowym. Wykonany będzie system radiołączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych.

4. Projekt nr 4 Zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Otwock - Piława

W projekcie nr 4 planowana inwestycja obejmuje tylko elementy z branży drogowej.

Wykonane zostaną następujące prace:

- likwidacja skrzyżowania oraz budowa tunelu drogowego w ciągu ul. Izbyckiej i Panny Wodnej w Warszawie wraz z dojazdami i przebudową ulic,
- likwidacja skrzyżowania w ciągu ul. Szaflarowej w Warszawie, tj. rozbiórka skrzyżowań, zapór oraz dojazdów do przejazdu,
- likwidacja skrzyżowania oraz budowa tunelu drogowego w ciągu ul. Walcowniczej i Bysławskiej w Warszawie,
- likwidacja skrzyżowania w Józefowie ciągu ul. Granicznej i budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Werbeny i Brucknera wraz z dojazdami oraz przebudową ul. Piłsudskiego i Świerczewskiego,
- likwidacja skrzyżowania w Józefowie w ciągu ul. Polnej i Skłodowskiej oraz budowa tunelu drogowego w ciągu ul. Cichej i Matejki wraz z dojazdami,
- likwidacja skrzyżowania w ciągu ul. Majowej w Otwocku oraz budowa tunelu drogowego w miejscu istniejącego skrzyżowania.

Projektowane parkingi, dojazdy i drogi na obszarach miejskich oraz pozostałe drogi będą odwadniane za pomocą ulicznych studzienek ściekowych, z których wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do kanalizacji, zlokalizowanej w drodze. Dla odprowadzenia wody opadowej z dróg wykonane będą uliczne studzienki ściekowe z osadnikiem.

5. Projekt nr 5 Zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki

W ramach projektu wykonana będzie modernizacja oraz rozbudowa linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki. Na linii kolejowej nr 2 planowana jest dobudowa dwóch torów: jednego po północnej, a drugiego po południowej stronie na odcinku między Rembertowem a Sulejówkiem Miłosna. Przebudowany zostanie układ torowy na stacji Warszawa Rembertów oraz dokonana korekta kilku odcinków torów istniejących oraz dodatkowo likwidacja niektórych przejazdów kolejowych i wybudowanie skrzyżowań bezkolizyjnych. W przypadku przystanku osobowego Dębe Wielkie zostanie dobudowany jeden tor główny dodatkowo umożliwiający wyprzedzanie pociągów. Na stacji Mińsk Mazowiecki przewiduje się wbudowanie rozjazdów pozwalających na jazdę na kierunku zwrotnym z prędkością 60 km/h. Dla linii kolejowej nr 448 zmodernizowane będą tory prowadzące na stację Warszawa Rembertów, a dla linii kolejowej nr 449 będą modernizowane rozjazdy. Zrealizowane będą przejazdy bezkolizyjne w rejonie ul. Chełmżyńskiej i ul. Marsa w Warszawie.

Dla nowych torów zostaną wybudowane nowe lub poszerzone istniejące nasypy i przekopy. Modernizacja podtorza polegać będzie na budowie warstwy ochronnej. W niektórych lokalizacjach zostaną dodatkowo zastosowane geowłókniny oraz geosiatki. Zastosowane zostanie odwodnienie w postaci drenażu.

W zakresie obiektów inżynierskich zostaną wykonane następujące elementy:

- przejścia pod torami - przebudowa części kolidujących z tunelem drogowym, poprawa stanu wizualnego i technicznego, budowa nowych przejść z wyjściami i dźwigami osobowymi dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, rozbiórki niektórych przejść,
- wiadukty stalowe - remont, wymiana nawierzchni chodników roboczych, oczyszczenie konstrukcji stalowej, wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego,
- przepusty - zamulanie istniejących, budowa nowych, remonty i wydłużenie niektórych istniejących,
- rozbiórka istniejącego mostu masywnego, budowa nowego w miejscu istniejącego.

W ramach przedsięwzięcia zmodernizowane zostaną perony osobowe poprzez rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów na stacjach i przystankach osobowych: Wesola, Wola Grzybowska, Sulejówek, Sulejówek Miłosna oraz Dębe Wielkie.

W związku z budową nowych torów na odcinku Warszawa Rembertów - Sulejówek Miłosna rozebrane zostaną obiekty kolidujące z nowo budowanymi torami. Budynki te zlokalizowane są w okolicy przystanków: Wesola, Wola Grzybowska i Sulejówek.

W ramach zasilania sieci wybudowana zostanie nowa linia potrzeb nietrakcyjnych oraz linia kablowa SN, jak również kilka sztuk wolnostojących stacji transformatorowych kontenerowych oraz dobudowa pól zasilaczy.

Zmodernizowany zostanie system sterowania ruchem kolejowym. Wykonany będzie system radiołączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych.

W ramach modernizacji układu drogowego przebudowany zostanie układ komunikacyjny w rejonie niektórych skrzyżowań kat. A i kat. B w Warszawie Rembertów, Warszawie Wesola i Sulejówku.

Odwadnianie przebudowywanych oraz nowych dróg i dojazdów odbywać się będzie za pomocą ulicznych studzienek ściekowych z osadnikami, z których wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do kanalizacji z rur tworzywowych, zlokalizowanej w drodze.

6. Projekt nr 8 Zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Sochaczew

Pracami objęta będzie linia nr 3, na której będą modernizowane i rozbudowywane układy torowe, podtorze, obiekty inżynierskie i kubaturowe, zasilanie sieci i sieć trakcyjna, sterowanie ruchem kolejowym i telekomunikacja.

W ramach modernizacji i rozbudowy układów torowych wykonane zostaną następujące prace:

- budowa trzeciego toru na odcinku Warszawa Włochy – Warszawa Gołębki,
- budowa posterunku odgałęźnego Warszawa Włochy,
- budowa nowych przejść rozjazdowych w okolicy przystanku osobowego Warszawa Ursus Północny oraz przy przystanku osobowym Warszawa Gołębki,
- budowa układu torowego oraz dodatkowego toru głównego a także przesunięcie połączeń rozjazdowych na stacji Ożarów Mazowiecki,
- zmiana układu torowego na stacji Płochocin.

Dla nowych torów zostaną wybudowane nowe lub poszerzone istniejące nasypy i przekopy. Modernizacja podtorza polegać będzie na budowie warstwy ochronnej. W niektórych lokalizacjach zostaną dodatkowo zastosowane geowłókniny oraz geosiatki. Zastosowane zostanie odwodnienie w postaci drenażu.

Wykonane zostaną następujące obiekty inżynierskie:

- wiadukty kolejowe - remonty istniejących z dobudową nowego przęsła z przyczółkami, budowa nowych wiaduktów,
- nowy mur oporowy,
- przepusty - budowa nowych,
- przejścia pod torami – budowa nowych, rozbudowa istniejących,

W ramach obiektów kubaturowych wykonane będą następujące prace:

- budowa peronów na przystanku osobowym Warszawa Ursus Północny oraz stacji Ożarów Mazowiecki,
- rozbiórka istniejących peronów i budowa nowych peronów w Płochocinie.

Wszystkie obiekty na peronach będą dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.

W zakresie sieci trakcyjnej przewiduje się przebudowę układu torowo – sieciowego stacji Ożarów Mazowiecki i przystanku osobowego Płochocin. Na nowo budowanych odcinkach będzie montowana sieć trakcyjna.

Zmodernizowany zostanie system sterowania ruchem kolejowym. Wykonany będzie system radiołączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych.

7. Projekt nr 9 Zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Czachówek

Projekt nr 9 dotyczy linii nr 8 i nr 510. W ramach projektu będą modernizowane i rozbudowywane układy torowe, podtorze, obiekty inżynierskie i kubaturowe, zasilanie sieci i sieć trakcyjna, sterowanie ruchem kolejowym i telekomunikacja.

W ramach modernizacji i rozbudowy układów torowych wykonane zostaną następujące prace:

- budowa trzeciego toru na odcinku Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie (po stronie południowej),
- budowa nowego toru w Zalesiu Górnym o długości ok. 370 m, wraz z rozjazdami (za przystankiem osobowym Zalesie Górne w stronę Czachówka) oraz regulacja torów w rejonie przystanku osobowego Zalesie Górne.

Dla nowych torów zostaną wybudowane nowe nasypy i przekopy lub poszerzone istniejące. Modernizacja podtorza polegać będzie na budowie warstwy ochronnej. W niektórych lokalizacjach zostaną dodatkowo zabudowane geowłókniny oraz geosiatki. Zastosowane zostanie odwodnienie w postaci drenażu.

Wybudowane zostaną następujące obiekty inżynierskie:

- wiadukt kolejowy - ewentualna przebudowa posadowienia,
- wiadukty drogowe - przebudowa istniejących obiektów lub budowa nowych,
- kładki dla pieszych,
- przepusty – likwidacja niektórych starych, budowa nowych,

W zakresie obiektów kubaturowych wybudowany zostanie peron wyspowy na przystankach: Warszawa Służewiec, Warszawa Rakowiec oraz Warszawa Żwirki-Wigury.

Zmodernizowane zostaną linie potrzeb nietrakcyjnych. Prace obejmą budowę nowej linii kablowej oraz wolnostojących stacji transformatorowych kontenerowych. Na odcinku Warszawa Aleje Jerozolimskie – Warszawa Okęcie nastąpi demontaż starych i montaż nowych sieci trakcyjnych.

Zmodernizowany zostanie system sterowania ruchem kolejowym. Wykonany będzie system radiołączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych.

8. Projekt nr 10 Wprowadzenie linii dużych prędkości (KDP) do WWK

W ramach projektu wybudowana zostanie linia kolei dużych prędkości - KDP. Wykonane zostaną nowe tory pomiędzy odcinkiem Warszawa Zachodnia – Warszawa Gołębki.

Dla nowych torów zostaną wybudowane nowe lub poszerzone istniejące nasypy i przekopy. Modernizacja podtorza polegać będzie na budowie warstwy ochronnej. W niektórych lokalizacjach zostaną dodatkowo zastosowane geowłókny oraz geosiatki. Dla nowych torów wybudowany zostanie nowy system odwodnienia. Geometria nowych torów zostanie zaprojektowana do wymogów prędkości 200 km/h.

Dla analizowanych linii zastosowane zostanie odwodnienie w postaci drenażu.

Zostaną wybudowane następujące obiekty inżynierskie:

Na torze nr 1:

- budowa nowego obiektu mostowego, osobne estakady dla toru 1 i 2,

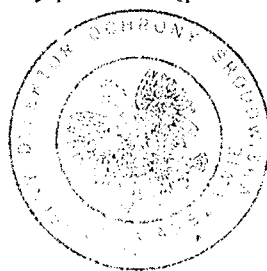
na torze nr 2:

- budowa nowego obiektu mostowego, osobne estakady dla toru 1 i 2,
- mur oporowy przy dojeździe do tunelu oraz mur zabezpieczający skarpy,
- kładki dla pieszych - rozbiórka niektórych istniejących, budowa nowych,
- budowa tuneli liniowych,
- wiadukt kolejowy pod dodatkową linią Warszawa Gołębki – Warszawa Zachodnia.

Na linii KDP w ramach modernizacji niezbędna będzie rozbiórka niektórych budynków i obiektów budowlanych kolidujących z budową linii Warszawa Gołębki – Warszawa Zachodnia.

Nastąpi całkowita rozbudowa linii potrzeb nietrakcyjnych. W tym zakresie mieści się budowa nowej linii kablowej i budowa wolnostojącej stacji transformatorowej kontenerowej. Nowo budowana linia KDP będzie w pełni zelektryfikowana.

Wykonany będzie system radiołączności GSM-R. Teren, na którym będą ustawione urządzenia GSM-R będzie ogrodzony i zabezpieczony przed dostępem ludzi nieupoważnionych.



REGIONALNY OŚRODEK
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Kłowska



Warszawa, dnia 17 grudnia 2014 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.4201.8.2014.EWA

**DECYZJA
ZMIENIAJĄCA DECYZJĘ O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, ze zm., zwanej dalej „Kpa”) oraz art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 84, art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 i art. 87 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 2013 r. poz. 1235, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”), a także § 3 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 17 lipca 2014 r. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika – Panią [REDAKTED] – w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

postanawiam:

I. zmienić decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 kwietnia 2012 r., znak: WOOŚ-II.4201.3.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego według wariantu inwestycyjnego nr 1* (zwaną dalej „decyzją środowiskową”) w ten sposób, że w załączniku do decyzji, akapit pierwszy na stronie 2 otrzymuje brzmienie:

„W zakresie obiektów inżynierskich planuje się wykonanie następujących elementów:

- przejścia pod torami, w tym:
 - rozbórka istniejących przejść i budowa nowych przejść w tej samej lokalizacji oraz dostosowanie tych obiektów do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się, w celu umożliwienia dojścia do peronów na stacjach w następujących lokalizacjach: Warszawa Włochy, Warszawa Ursus, Piastów, Pruszków i Milanówek,
 - budowa nowego przejścia pod torami dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się, pomiędzy stacjami Pruszków i Parzniew, na wysokości ulic Błońskiej i Działkowej w Pruszkowie (w miejscu likwidowanego przejazdu kolejowego),
 - budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w Brwinowie, w ciągu drogowym ul. Sportowej i ul. Przejazd, pomiędzy stacjami Brwinów i Milanówek, wraz z dostosowaniem tego obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- przepusty,
- mosty – budowa nowych ustrojów nośnych wraz z remontem przyczółków, remonty instalacji odwodnieniowej, naprawa powłoki malarskiej, a także rozbórka istniejących mostów i budowa w tej samej lokalizacji nowych obiektów wraz z dostosowaniem ich do niwelety toru linii nr 1,
- wiadukty, w tym:
 - przebudowa wiaduktu służącego przeprowadzeniu linii kolejowej nad ulicą Globusową w Warszawie,

- rozbiórka istniejących i budowa w tej samej lokalizacji nowych obiektów w celu przeprowadzenia linii kolejowej nad ulicą Cierlicką w Warszawie (wraz z przejściem pod torami oraz wejściem na perony), a także nad ulicą Biskupiecką w Brwinowie (wraz z przejściem pod torami, wejściem na perony oraz przebudową ciągów komunikacyjnych pieszych) i dostosowanie tych obiektów do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- budynek nastawni – rozbiórka istniejącego budynku nastawni dyspozycyjnej oraz budowa nowego budynku nastawni na posterunku odgałęźnym Warszawa – Włochy,
- przystanek osobowy Parzniew – budowa nowego przystanku osobowego w Parzniewie, przebudowa układu torowego (konieczność zmiany geometrii toru w związku z lokalizacją peronu między torem 3 a 4), budowa przejścia podziemnego, drogi manewrowej wraz z miejscami postojowymi, dostosowanie infrastruktury poprzez budowę elementów i montaż urządzeń do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się, przebudowa tymczasowego przejazdu przez tory (przejazd w poziomie szyn) oraz kolidującej infrastruktury technicznej.”.

II. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla zakresu przedsięwzięcia wskazanego w przedmiotowym wniosku, tj. zmiany rozwiązań projektowych w ramach projektu nr 2 na odcinku linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447, od km 6+500 do km 30+989).

Uzasadnienie

W dniu 18 lipca 2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 17 lipca 2014 r. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. reprezentowanej przez pełnomocnika – Panią [REDAKOWANE] o zmianę decyzji Regionalnego Dyrektora z dnia 3 kwietnia 2012 r., znak: WOOS-II.4201.3.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego*.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor pismem z dnia 6 sierpnia 2014 r., znak: WOOS-II.4201.8.2014.EWA, wezwał Wnioskodawcę do usunięcia braków we wniosku poprzez dostarczenie dokumentów potwierdzających prawo reprezentowania PKP PLK S.A. w Warszawie przez Panią [REDAKOWANE]. Wniosek został uzupełniony w dniu 13 sierpnia 2014 r.

Przedmiotem rozpatrywanego przedsięwzięcia jest, zgodnie z ww. wnioskiem, zmiana rozwiązań projektowych w ramach projektu nr 2 na odcinku linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447, od km 6+500 do km 30+989). Zakres obiektów inżynierskich oraz rozwiązań planowanych do wykonania w ramach projektu nr 2, stanowiącego jeden z elementów modernizacji i rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego, określony został w charakterystyce ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wprowadzone zmiany polegają na modyfikacji oraz uszczegółowieniu zakresu przedsięwzięcia (w tym zakresu robót) dla części obiektów wchodzących w skład realizowanego projektu nr 2.

Analiza wniosku wykazała, iż przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenach zamkniętych 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 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.).

Zgodnie z art. 87 ustawy ooŚ do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy właściwe do jej wydania. Dlatego też tutejszy organ procedując w niniejszej sprawie podjął następujące czynności urzędowe, o których mowa poniżej.

Podczas prowadzonego postępowania administracyjnego pismem z dnia 22 sierpnia 2014 r., znak: WOOS-II.4201.8.2014.EWA, Regionalny Dyrektor wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwaney dalej „kip”) m.in. poprzez podanie przewidywanych zabezpieczeń placu budowy przed możliwością wtargnięcia drobnej fauny (np. płazów), opisanie kwestii związanych z monitoringiem środowiska przyrodniczego, określenie sposobu odwadniania terenu inwestycji. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 5 września 2014 r. przy piśmie znak: TI/14036/1079/2014.

Działając zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy oś Regionalny Dyrektor zwrócił się pismem z dnia 9 września 2014 r., znak: WOOS-II.4201.8.2014.EWA, do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „Inspektorem Sanitarnym”) o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia i w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku o określenie zakresu raportu o jego oddziaływaniu na środowisko. Inspektor Sanitarny w wydanej w dniu 29 września 2014 r. opinii, znak: ZNS.9022.2.00057.2014.PN, która wpłynęła do Regionalnego Dyrektora w dniu 7 października 2014 r., nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oparciu o ww. opinię Inspektora Sanitarnego oraz po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy oś, Regionalny Dyrektor wydał w dniu 8 października 2014 r. postanowienie znak: WOOS-II.4201.8.2014.EWA, w którym stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania niniejszej decyzji przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- kartę informacyjną przedsięwzięcia;
- poświadczone kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać;
- pełnomocnictwa;
- odpis pełny KRS PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
- Uchwałę nr 429/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 października 2009 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu Organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz schematu organizacyjnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ze zmianami);
- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- opinię Inspektora Sanitarnego z dnia 29 września 2014 r., ZNS.9022.2.00057.2014.PN, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Rozstrzygając w niniejszej sprawie Regionalny Dyrektor wziął pod uwagę fakt, że podstawowy cel przedsięwzięcia tj. modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego pozostaje bez zmian.

Wspominana powyżej zmiana zakresu rzeczowego inwestycji spowodowała konieczność zmiany załącznika nr 1 do analizowanej decyzji środowiskowej (charakterystyki przedsięwzięcia), w części dotyczącej rozwiązań planowanych do zrealizowania w ramach projektu nr 2 dotyczącego odcinka linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447, od km 6+500 do km 30+989). Wprowadzone zmiany przedstawiają opis przedsięwzięcia realizowanego na tym odcinku według aktualnie przyjętej koncepcji.

W ramach postępowania zmierzającego do wydania niniejszej decyzji organ rozpatrzył ponadto wniosek o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz innymi załącznikami pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem

przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i uwzględniając łącznie uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, poddał analizie:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Przedmiotem wniosku jest zmiana rozwiązań planowanych do zrealizowania w ramach projektu nr 2 dotyczącego odcinka linii kolejowej Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447, od km 6+500 do km 30+989). Linia kolejowa nr 447 jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, przeznaczoną głównie do ruchu pasażerskiego. W przeważającej części linia ta biegnie równoległe do linii kolejowej nr 1 relacji Warszawa – Łódź. Realizacja obiektów wchodzących w skład analizowanego przedsięwzięcia ma na celu poprawę połączeń komunikacyjnych oraz atrakcyjności oferty kolejowej na rynku transportowym.

Poszczególne obiekty wchodzące w skład przedsięwzięcia usytuowane są w województwie mazowieckim, na terenie:

- powiatu m. st. Warszawy, dzielnic Warszawa Włochy i Warszawa Ursus;
- powiatu pruszkowskiego: gminy Pruszków, Piastów i Brwinów;
- powiatu grodziskiego: gminy Milanówek i Grodzisk Mazowiecki.

Przedmiotem zmian w zakresie przedsięwzięcia są następujące projekty:

- budowa przystanku osobowego zlokalizowanego w miejscowości Parzniew w ciągu linii kolejowej nr 447 od km ok. 18+200 do km ok. 19+100, obejmująca m.in:
 - budowę peronu pomiędzy torami nr 3 i 4 wraz z wiatami peronowymi oraz obiektami towarzyszącymi,
 - realizację przejścia podziemnego,
 - budowę szybów windowych,
 - montaż instalacji elektroenergetycznej nietraktejnej związanej z oświetleniem peronów i przejścia podziemnego,
 - budowę systemu odwodnienia,
 - przebudowę torów i sieci elektroenergetycznej trakcyjnej w bezpośrednim sąsiedztwie nowo projektowanego peronu,
 - budowę drogi manewrowej (o długości nie przekraczającej 1 km) oraz miejsc parkingowych (o łącznej powierzchni nie przekraczającej 0,5 ha);
- rozbiórka wraz z budową i przebudową oraz remontem obiektów inżynierskich, takich jak: mosty, wiadukty oraz przejścia podziemne;
- rozbiórka istniejącego i budowa nowego budynku nastawni;
- dostosowanie elementów infrastruktury kolejowej do obsługi osób z ograniczoną zdolnością poruszania się;
- przebudowa kolidujących elementów infrastruktury technicznej.

Zakres prac obejmuje również wykonanie infrastruktury telekomunikacyjnej, w tym urządzeń głosowej i wizualnej informacji podróżnych oraz systemu monitoringu CCTV.

Szczegółowy opis realizowanych w ramach analizowanego przedsięwzięcia obiektów przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Rodzaj obiektu, położenie względem kilometrażu linii nr 447	Zakres prac
1	Budynek nastawni w km 6+822, rozbiórka nastawni dyspozycyjnej w km 6+850	Budowa dwukondygnacyjnego budynku nastawni na posterunku odgałęźnym Warszawa – Włochy w km 6+822 wraz z pomieszczeniem toromistrza, drogą dojazdową i miejscami parkingowymi oraz rozbiórka nastawni dyspozycyjnej w km 6+850.
2	Wiadukt w km 6+893	Przebudowa wiaduktu służącego przeprowadzeniu linii kolejowej nad ulicą Globusową w Warszawie. Przebudowa będzie obejmować zarówno ustrój nośny wiaduktu, jak również podpory i przyczółki.

3	Przejście dla pieszych w km 6+978	Rozbiórka istniejącego przejścia w km 6+978 umożliwiającego dojście do peronów na stacji Warszawa Włochy i budowa nowego przejścia w tej samej lokalizacji oraz dostosowanie obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
4	Przejście dla pieszych w km 8+994	Rozbiórka istniejącego przejścia w km 8+994 umożliwiającego dojście do peronów na stacji Warszawa Ursus i budowa nowego przejścia w tej samej lokalizacji oraz dostosowanie obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
5	Wiadukt w km 9+292	Rozbiórka istniejącego obiektu służącego przeprowadzeniu linii kolejowej nad ulicą Cierlicką w Warszawie (wraz z przejściem pod torami oraz wejściem na perony) i budowa w tej samej lokalizacji nowego obiektu wraz z elementami umożliwiającymi korzystanie z tego obiektu przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
6	Przejście dla pieszych w km 12+480	Rozbiórka istniejącego przejścia w km 12+480 umożliwiającego dojście do peronów na stacji Piastów i budowa nowego przejścia podziemnego w tej samej lokalizacji oraz dostosowanie obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
7	Przejście dla pieszych w km 15+840	Rozbiórka istniejącego przejścia w km 15+840 umożliwiającego dojście do peronów na stacji Pruszków i budowa nowego przejścia podziemnego w tej samej lokalizacji oraz dostosowanie obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
8	Przejście dla pieszych w km 17+314	Rozbiórka przejazdu w poziomie szyn i budowa w tej samej lokalizacji nowego przejścia podziemnego dla pieszych pomiędzy stacjami Pruszków i Parzniew, na wysokości ulic Błońskiej i Działkowej w Pruszkowie (w miejscu likwidowanego przejazdu kolejowego) oraz dostosowanie obiektu do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.
9	Przystanek osobowy Parzniew od km ok. 18+200 do km 19+100 wraz z przejściem podziemnym oraz infrastrukturą towarzyszącą	Budowa dodatkowego przystanku osobowego w Parzniewie wraz z przebudową układu torowego (konieczność zmiany geometrii toru w związku z lokalizacją peronu między torem 3 a 4). Budowa przejścia podziemnego w km ok. 18+500. Budowa drogi manewrowej wraz z miejscami postojowymi. Dostosowanie infrastruktury poprzez budowę elementów i montaż urządzeń do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się. Przebudowa tymczasowego przejazdu przez tory (przejazd w poziomie szyn). Przebudowa kolidującej infrastruktury technicznej.
10	Most w km 19+989	Rozbiórka istniejącego mostu służącego przeprowadzeniu linii kolejowej nad rzeką Zimna Woda i budowa w tej samej lokalizacji nowego obiektu wraz z dostosowaniem do niwelety toru linii nr 1.
11	Wiadukt w km 22+180	Rozbiórka istniejącego wiaduktu służącego przeprowadzeniu linii kolejowej nad ulicą Biskupiecką w Brwinowie (wraz z przejściem pod torami, wejściem na perony oraz przebudową ciągów komunikacyjnych pieszych) i budowa w tej samej lokalizacji nowego obiektu wraz z dostosowaniem zlokalizowanego pod nim przejścia dla pieszych i dojść na perony do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
12	Przejście podziemne w km ok. 23+017	Budowa nowego przejścia podziemnego pieszo-rowerowego w Brwinowie, w ciągu drogowym ul. Sportowej i ul. Przejazd, pomiędzy stacjami Brwinów i Milanówek (w okolicy zlikwidowanego przejazdu kolejowego) wraz z dostosowaniem obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.
13	Przejście dla pieszych w km 26+080	Rozbiórka istniejącego przejścia i budowa nowego umożliwiającego bezkolizyjne dojście do peronów na stacji Milanówek wraz z dostosowaniem obiektu do korzystania przez osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się.

14	Most w km 30+064	Rozbiórka istniejącego mostu służącego przeprowadzeniu linii kolejowej nad rzeką Mrowna i budowa w tej samej lokalizacji nowego obiektu wraz z dostosowaniem do niwelety toru linii nr 1.
----	------------------	---

W trakcie realizacji inwestycji wykonywane będą roboty rozbiórkowe w zakresie usunięcia toru nr 3 i 4 wraz z całym podtorzem. W kolejnych etapach wykonywane będą roboty budowlane w zakresie przebudowy torów wraz z podtorzem, budowy przejść podziemnych peronów wraz z obiektami architektonicznymi, budową dróg dojazdowych (na potrzeby przystanku osobowego Parzniew oraz nowej nastawni).

Rozbiórka istniejących przejść podziemnych i budowa nowych wykonana zostanie przy użyciu szczelnych ścianek z „wanną” żelbetową z zastosowaniem konstrukcji odciażających zlokalizowanych pod linią nr 1. Nowe konstrukcje wykonane zostaną jako monolityczne. Prace prowadzone będą etapowo przy częściowym zamknięciu ruchu kolejowego.

Rozbiórki przęseł i części podpór mostów i wiaduktów zostaną wykonane przy użyciu ciężkiego sprzętu mechanicznego, w tym dźwigów. Podczas rozbiórek mostów zastosowane zostaną szczelne pomosty i kurtyny zabezpieczające przed dostawaniem się odpadów do cieków wodnych. Rozbiórki wiaduktów przeprowadzone będą przy częściowym lub całkowitym zamknięciu ruchu kołowego pod obiektem.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Omawiane obiekty inżynierskie oraz przystanek osobowy Parzniew zlokalizowane będą w ciągu podmiejskiej linii kolejowej nr 447, która biegnie równolegle do dalekobieżnej linii kolejowej nr 1, dlatego też występuje oddziaływanie skumulowane obu linii w zakresie emisji hałasu. Z uwagi na ruch lokalny pociągów osobowych, skala oddziaływania akustycznego linii nr 447 jest zdecydowanie mniejsza niż linii kolejowej nr 1, którą poruszają się pociągi z dużą prędkością (w tym pociągi ekspresowe) oraz pociągi towarowe. Dla linii kolejowej nr 1 przewidziano zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów dźwiękochłonnych. Ekran akustyczny budowany obecnie w ramach modernizacji tej linii będzie istniał już podczas prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 447 i jednocześnie skutecznie zminimalizuje oddziaływanie akustyczne linii kolejowej nr 447.

W zakresie wód opadowych i roztopowych, w przypadku realizacji przystanku osobowego Parzniew wystąpi nieznaczne zwiększenie ilości wód odprowadzanych do rowu P i Kanału Zimna Woda, zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej. Budowa tego przystanku wiązać się będzie z koniecznością zajęcia dodatkowej powierzchni terenu, z której wody opadowe będą zbierane i odprowadzane systemem rowów przytorowych wchodzących w skład infrastruktury linii kolejowej nr 447.

c) wykorzystywania zasobów naturalnych:

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zużywane będą takie surowce jak: stal, beton i jego pochodne (w postaci gotowych prefabrykatów) kruszywa do podbudowy, woda, beton asfaltowy itp.

W trakcie budowy woda zużywana będzie zarówno do zraszania materiałów budowlanych charakteryzujących się wzmożonym pyleniem, a także na potrzeby socjalne. Ostateczne zużycie wody będzie uzależnione od warunków pogodowych, w jakich będą wykonywane prace.

Dodatkowo w trakcie prac budowlanych zużywane będą paliwa oraz energia elektryczna.

Na etapie eksploatacji linii kolejowej głównym surowcem, jaki będzie zużywany, będzie energia elektryczna oraz woda (na potrzeby podróżnych). Oszacowano, że zużycie energii elektrycznej wyniesie ok. 77 700 kWh/rok, a wody ok. 15 m³/rok.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Etap budowy wiązać się będzie z wykonywaniem różnego rodzaju prac, takich jak drogowe prace ziemne oraz transport materiałów, surowców i odpadów. Wykonanie prac wymagać będzie użycia ciężkiego sprzętu budowlanego oraz urządzeń charakteryzujących się dużą mocą akustyczną. Prace

budowlane prowadzone będą w porze dziennej.

Głównym źródłem uciążliwości akustycznej w rejonie planowanych obiektów jest linia kolejowa nr 1, w ramach modernizacji której przewidziano budowę ekranów akustycznych. Ekran akustyczny zostanie wybudowany przed rozpoczęciem realizacji prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 447 i jednocześnie będzie minimalizował uciążliwości powstałe na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowej linii kolejowej nr 447.

W fazie budowy wystąpią emisje substancji gazowych i pyłowych do powietrza (tj. tlenków azotu, dwutlenku siarki, tlenku węgla, węglowodorów alifatycznych oraz pyłu zawieszonego PM10), których źródłem będzie spalanie oleju napędowego w czasie pracy maszyn i urządzeń budowlanych. W celu ograniczenia emisji substancji pyłowych do powietrza występującej w trakcie transportu mas ziemnych oraz surowców mogących powodować pylenie (w okresach suchych i wietrznych) stosowane będą przykrycia zabezpieczające je przed pyleniem.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia, ze względu na fakt, że analizowana linia kolejowa nr 447 jest linią zelektryfikowaną, nie będzie występowała emisja zanieczyszczeń do powietrza.

Odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia to przede wszystkim odpady powstające w wyniku realizacji prac ziemnych oraz odpady powstające na terenie zaplecza socjalnego (odpady komunalne) i zaplecza technicznego placu budowy, a także te powstające w związku z funkcjonowaniem maszyn budowlanych. Na etapie budowy przedsięwzięcia powstaną m.in. odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, żelazo i stal, gleba i ziemia, w tym kamienie, palety drewniane, folie opakowaniowe i opakowania papierowe/tekturowe oraz farby, lakiery, kleje i tłuczeń torowy.

Eksploatacja inwestycji będzie się wiązała z powstawaniem odpadów z czyszczenia powierzchni utwardzonej w rejonie przystanku i przejść dla pieszych, placów i układu komunikacji wewnętrznej (głównie pyłu i piasku). Odpady komunalne będą tymczasowo magazynowane w specjalnie do tego celu przystosowanych kontenerach, a następnie przekazywane podmiotowi posiadającemu stosowne zezwolenie w celu dalszego zagospodarowania. Odpady z pielęgnacji terenów zieleni usuwane będą na bieżąco przez uprawnione do tego podmioty.

W fazie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki socjalno-bytowe wytwarzane przez pracowników zatrudnionych do realizacji robót. Szacuje się, że będzie wytwarzanych ok 2 m³/dobę ścieków socjalno-bytowych. Ścieki będą gromadzone w szczelnych przenośnych urządzeniach, które będą systematycznie opróżniane i czyszczone. Na etapie budowy nie przewiduje się stosowania odrębnego systemu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Budynek nastawni wyposażony będzie w urządzenia sanitarne. Szacuje się, że w budynku nastawni w ciągu roku będzie powstawało ok 15 m³ ścieków sanitarnych.

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowaną inwestycją oraz zlokalizowanych w odległości mniejszej niż 15 m od toru kolejowego i zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Planowana wycinka będzie prowadzona głównie w związku z realizacją przystanku osobowego Parzniew oraz przy obiektach mostowych. Na obszarze przewidzianym pod budowę przystanku osobowego Parzniew będą wycinane drzewa takie, jak: topola (*Populus sp.*), wierzbą białą (*Salix alba*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*) oraz klon jesionolistny (*Acer negundo*) wraz z licznymi jego podrostami.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Wysoka jakość użytych materiałów oraz zastosowana technologia wykluczają możliwość wystąpienia poważnej awarii, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym 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 oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Z informacji zawartych w kip wynika, że przedmiotowa inwestycja nie będzie realizowana na obszarach wodno – błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży:

Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne

Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami górkimi oraz leśnymi.

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

W rejonie inwestycji nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Przedsięwzięcie położone jest na terenie następujących Jednolitych Części Wód Powierzchniowych:

- obiekty od km 6+500 do km ok. 19+200 w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o nazwie Utrata od źródeł do Żbikówki ze Żbikówką oznaczoną kodem PLRW200017272834;
- obiekty od km ok. 19+200 do km 30+989 w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o nazwie Rokitnica od źródeł do Zimnej Wody, z Zimną Wodą oznaczoną kodem PLRW2000172728689.

Ponadto przedsięwzięcie położone jest na terenie następujących Jednolitych Części Wód Podziemnych:

- obiekty od km 6+500 do km ok. 7+400 oraz od km ok. 9+500 do km 30+989 w Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej kodem PLGW230081;
- obiekty od km ok. 7+400 do km ok. 9+500 w Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej kodem PLGW230065.

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

Przedmiotowa inwestycja w części zlokalizowana jest w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązują zakazy wynikające z rozporządzenia Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 42, poz. 870, z późn. zm.). W granicach obszaru chronionego krajobrazu zakazuje się realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jednakże zakaz ten nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego.

Najbliższy obszar sieci Natura 2000, specjalny obszar ochrony ptaków – Dolina Środkowej Wisły PLB140004, oddalony jest o ok. 8 km od granic inwestycji. Zgodnie z treścią Standardowego Formularza Danych, ujemny wpływ na ww. obszar może mieć planowana regulacja koryta rzeki, a w szczególności długoterminowe plany jej kaskadyzacji, zanieczyszczenie wód, niszczenie lasów nadrzecznych, płoszenie ptaków w okresie lęgowym. Zagrożenia lokalne to kłusownictwo rybne, palenie ognisk i pożary łąk, penetracja (raczej rzadka) przez wędkarzy wysp w okresie lęgowym ptaków, wycinanie przez miejscową ludność drzew (głównie w międzywale).

Zgodnie z treścią kip i jego uzupełnienia szczegółowe określenie parametrów urządzeń ochrony środowiska (np. przepustów i mostów dostosowanych do funkcji przejść dla zwierząt, które zapewnią drożność szlaków migracji), spójne dla linii nr 447 oraz równoległej do niej linii kolejowej nr 1 Warszaw – Łódź, będzie możliwe na etapie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania

na środowisko dla inwestycji polegającej na *modernizacji i rozbudowie Warszawskiego Węzła Kolejowego*.

Po zapoznaniu się z treścią przedłożonej dokumentacji, biorąc pod uwagę charakter oraz lokalizację inwestycji stwierdza się, iż nie jest to przedsięwzięcie mogące w sposób znacząco negatywny oddziaływać na cele i przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000, jego integralność, a także spójność sieci Natura 2000.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z przedłożonych dokumentów wynika, że w rejonie realizacji inwestycji występują przekroczenia dopuszczalnych norm natężenia hałasu. Jednak biorąc pod uwagę charakter oraz zakres przedmiotowego przedsięwzięcia oraz budowę ekranów akustycznych przy linii kolejowej nr 1, stwierdza się, że jego realizacja nie będzie miała wpływu na występujące przekroczenia standardów jakości środowiska.

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

Planowane do budowy przejście podziemne w km 26+080 położone jest w obszarze zabytkowego zespołu urbanistyczno - krajobrazowego miasta Milanówka. Linia kolejowa nr 447 przebiega przez obszar miasta – ogrodu Milanówek od km 25+170 do km 26+620. Z informacji zawartych we wniosku wynika, że budowa ww. przejścia podziemnego nie spowoduje negatywnego oddziaływania na obiekty zabytkowe oraz walory historyczne, kulturowe i archeologiczne tego obszaru.

W miejscu realizacji pozostałych obiektów analizowanego przedsięwzięcia oraz w ich pobliżu brak jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia

Gęstość zaludnienia dzielnicy Włochy m. st. Warszawy wynosi około 1364 os./km², zaś dzielnicy Ursus m. st. Warszawy wynosi około 5940 os./km². Gęstość zaludnienia gminy miejskiej Pruszków wynosi około 3104 os./km², gminy miejskiej Piastów około 3963 os./km², zaś gminy miejsko-wiejskiej Brwinów wynosi około 358 os./km². Gęstość zaludnienia gminy miejsko-wiejskiej Grodzisk Mazowiecki wynosi około 2267 os./km², zaś gminy miejskiej Milanówek 1221 os./km².

i) obszary przylegające do jezior:

W miejscu realizacji przedmiotowej inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej

W rejonie realizacji przedmiotowej inwestycji brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowskiej.

3. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:

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

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedmiotowej inwestycji ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jej realizacji.

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) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej

Informacje zawarte w kip potwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowana inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania

Informacje zawarte w kip potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego otoczenia miejsca realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji będą krótkotrwałe i odwracalne, z wyjątkiem tych związanych z przekształcaniem profilu i właściwości fizykochemicznych gleb.

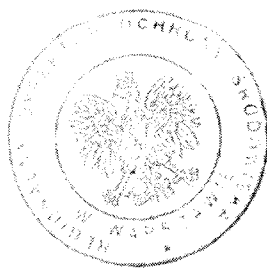
Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów. W przewidzianym na to terminie nie wpłynęły do organu żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez obwieszczenia. Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy ooś dane o wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i o niniejszej decyzji zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem dokumentów względem uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a także mając na względzie rodzaj, charakter i lokalizację planowanego przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor stwierdził, że nie będzie ono znacząco negatywnie wpływało na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe postanowiono 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.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Milowska

Otrzymują:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. reprezentowana przez pełnomocnika – Panią [REDACTED]
Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o., ul. Kościuszki 68, 61-891 Poznań;
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.