



Warszawa, dnia 25 lipca 2022 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.28

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 82 oraz 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. z 2022 r. poz. 1029, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20 września 2021 r. (data wpływu do tutejszego organu – 20 września 2021 r.), znak: IOS1.452.5.2021.DT.9.IRE-00846-I, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa linii kolejowych na odcinku od przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście do stacji Warszawa Zachodnia” realizowanego w ramach projektu: „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” w wariantcie inwestycyjnym i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na przebudowie linii kolejowych na odcinku od przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście do stacji Warszawa Zachodnia. Łączna długość odcinka linii kolejowych objętych inwestycją (uwzględniając sumaryczną długość wszystkich odcinków linii kolejowych), na którym będą prowadzone prace torowe wynosi ok. 6 km.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnic: Wola, Ochota oraz Śródmieście w obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w powiecie warszawskim, w województwie mazowieckim.

Tabela 1. Zakres przestrzenny planowanego przedsięwzięcia

LK	Odcinek LK	Rodzaj linii	Dzielnica Miasta Stołecznego Warszawy	Prace torowe	
				Orientacyjny kilometraż	Orientacyjna długość LK [km]
2	Warszawa Zachodnia – Terespol	magistralna	Wola, Śródmieście	od km -2,150 do km 0,200	2,4
448	Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów	pierwszorzędna	Ochota, Wola, Śródmieście	od km -2,150 do km 0,170	2,3
47 (WKD)	Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Maz. Radońska	-	Ochota, Wola	od km 0,380 do km 1,670	1,3
				SUMA	6,0

Zakres przestrzenny planowanej inwestycji obejmuje linie kolejowe nr 2, nr 448 oraz nr 47 [linia Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD)] od przystanku Warszawa Śródmieście wraz ze stacją Warszawa Centralna do okolic ul. Niemcewicza.

Do głównych celów przedmiotowego przedsięwzięcia można zaliczyć:

- polepszenie warunków eksploatacyjnych i ekonomicznych utrzymania ww. linii kolejowych;
- zwiększenie korzyści społecznych poprzez poprawę i rozbudowę infrastruktury technicznej oraz zwiększenie przepustowości linii;
- zwiększenie efektywności zarządzania oraz zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości;
- zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie liczby klientów przez: lepszy komfort i jakość podróży, zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych, eliminację barier dla osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się, zwiększenie oferty przewozowej, poprawę estetyki obiektów, integrację z innymi środkami transportu;
- poprawę stanu środowiska;
- optymalizację kosztów energii poprzez racjonalne wykorzystanie urządzeń będących odbiornikami energii elektrycznej;
- podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie obejmowała m.in. następujący zakres prac:

- 1) prace przygotowawcze;
- 2) prace rozbiórkowe;
- 3) prace ziemne;
- 4) prace branżowe;
- 5) prace porządkowe i wykończeniowe.

Charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

1.2. 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:

- 1.2.1. Z uwagi na występowanie oddziaływania akustycznego w trakcie realizacji przedsięwzięcia wszystkie prace budowlane powinny odbywać się wyłącznie w porze dnia. W przypadku konieczności prowadzenia prac budowlanych w porze nocy należy zastosować dodatkowe środki ochrony przed hałasem minimalizujące negatywne oddziaływanie prowadzonych prac na tereny akustycznie chronione zlokalizowane w sąsiedztwie realizowanej inwestycji.
- 1.2.2. W trakcie prowadzenia prac budowlanych na powierzchni terenu należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia w szczególności poprzez: uważne ładowanie materiałów sypkich na wagony i samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych pojazdów transportujących materiały sypkie, zachowanie czystości wyjazdu z budowy m.in. poprzez mycie kół pojazdów przed opuszczeniem budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy.
- 1.2.3. W fazie eksploatacji należy zapewnić możliwość selektywnej zbiórki powstałych odpadów.
- 1.2.4. W dni słoneczne i wietrzne w celu ograniczania wtórnego pylenia zraszać wodą plac budowy.
- 1.2.5. Wykorzystywać pojazdy i maszyny sprawne technicznie, konserwowane systematycznie, w sposób prawidłowy; wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju.
- 1.2.6. Ograniczać prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy i ilość koniecznych manewrów zawracania na placu budowy.
- 1.2.7. Przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących sypkie materiały.
- 1.2.8. Osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe.
- 1.2.9. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości robót ze względu na zachowanie wymogów technologicznych.

- 1.2.10. Prace budowlane wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o możliwie najmniejszej mocy akustycznej.
- 1.2.11. Zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe lokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.
- 1.2.12. Odpady powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia, należy zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich i na bieżąco przekazywać uprawnionym podmiotom.
- 1.2.13. Wyposażyć teren przedsięwzięcia w szczelne, zamykane i oznakowane pojemniki zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia, dopuszcza się gromadzenie odpadów luzem w sposób uniemożliwiający ich rozwiewanie oraz zanieczyszczenie gleb i gruntów, następnie odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom.
- 1.2.14. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, dopuszcza się gromadzenie odpadów luzem w sposób uniemożliwiający ich rozwiewanie oraz zanieczyszczenie gleb i gruntów, odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom.
- 1.2.15. Odpady niebezpieczne inne niż 17 02 04* i 17 05 07* gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady 17 02 04* i 17 05 07* (jeżeli powstaną) bezpośrednio po wytworzeniu przekazywać uprawnionym podmiotom. W przypadku konieczności magazynowania odpadów 17 02 04* i 17 05 07*, należy zapewnić sposób ich magazynowania poprzez uszczelnioną nawierzchnię i przykrycie/zadaszenie zabezpieczające przed wpływem warunków atmosferycznych. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.16. Grunt z wykopów w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom. Zagospodarowywać grunty powstające w trakcie robót ziemnych tylko gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.17. Wszystkie prace budowlane wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw.
- 1.2.18. Zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód podziemnych.
- 1.2.19. Zaplecze budowlane wyposażyć w środki (sorbenty) do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku awaryjnego wycieku ww. substancji, zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zużyte środki do neutralizacji substancji ropopochodnych przekazać uprawnionym odbiorcom.
- 1.2.20. Niedopuszczalne jest mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach o uszczelnionych powierzchniach zabezpieczających środowisko gruntowo-wodne przed wyciekami substancji ropopochodnych.
- 1.2.21. Na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przewoźnych toalet; zbiorniki systematycznie opróżniać (nie można dopuścić do ich przepelnienia) przez uprawniony do tego celu podmiot.
- 1.2.22. Wody opadowe i roztopowe z odcinka linii biegnącego w przekopie, przed wiaduktem w ciągu ul. Towarowej odwieść poprzez system drenokolektorów do gruntu i do sieci miejskiej.
- 1.2.23. Wody opadowe i roztopowe z peronów i obiektów inżynierskich należy odprowadzić do miejskiej sieci kanalizacyjnej.
- 1.2.24. Wody opadowe ze zlewni przedmiotowej inwestycji należy czasowo retencjonować np. w kanale retencyjnym o odpowiednio dobranej średnicy i długości.

- 1.2.25. System odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji ma odbywać się w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- 1.2.26. Prace ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych.
- 1.2.27. W przypadku ewentualnego odwodnienia należy ograniczyć w maksymalny sposób czas odwodnienia wykopów budowlanych oraz stosować metody ograniczające ich zasięg.
- 1.2.28. Na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
- 1.2.29. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców zlokalizować poza dolinami cieków oraz poza obszarami zagrożonymi powodzią, a także strefami ochrony ujęć wód, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, do gruntu i wód.
- 1.2.30. Tereny zaplecza budowy wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych.
- 1.2.31. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego rekultywacji.
- 1.2.32. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- 1.2.33. Odwodnienie peronów i obiektów inżynierskich prowadzić z wykorzystaniem miejskiej sieci kanalizacyjnej (MPWiK).
- 1.2.34. Odcinek linii biegnący w przekopie, przed wiaduktem w ciągu ul. Towarowej odwieść poprzez system drenokolektorów do gruntu i do sieci miejskiej.
- 1.2.35. W celu odprowadzenia całej ilości wód opadowych ze zlewni na terenie objętym inwestycją, czasowo retencjonować wody opadowe, np. w kanale retencyjnym o dobranej średnicy i długości.
- 1.2.36. Wszystkie wody pochodzące z odwodnienia linii kolejowych (podtorza) objętych planowanym przedsięwzięciem odprowadzać do gruntu.
- 1.2.37. Niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do gruntu, w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu ww. wód ze szkodą dla gruntów sąsiednich. Ewentualne zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zapleczy budowy podczyszczać do parametrów zgodnych z wymogami prawa i zagospodarować tak samo, jak ww. wody niezanieczyszczone.
- 1.2.38. Roboty ziemne w zakresie robót odwodnieniowych wykonywać mechanicznie lub ręcznie w wykopie wąskoprzestrzennym o ścianach pionowych ubezpieczonych. Po zakończeniu prac wykopy zasypać gruntem rodzimym z odpowiednim zagęszczeniem.
- 1.2.39. Prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji. Wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane.
- 1.2.40. Roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
- 1.2.41. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego, w tym rowów melioracyjnych, bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
- 1.2.42. Wodę na cele budowlane oraz do ewentualnych celów technologicznych pobierać z istniejącej sieci wodociągowej lub dostarczyć beczkownikami.
- 1.2.43. Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przenośnych toalet, a następnie przekazywać wyspecjalizowanej firmie asenizacyjnej transportującej ścieki do oczyszczalni ścieków.
- 1.2.44. Przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac

- w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.
- 1.2.45. W trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą.
 - 1.2.46. Zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) należy zorganizować na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie). Zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod koronami drzew przeznaczonych do adaptacji.
 - 1.2.47. Bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.
 - 1.2.48. Podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt.
 - 1.2.49. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 15 września) lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym, po wcześniejszej opinii ornitologicznej o braku lęgów. Przed dokonaniem wycinki należy także wykluczyć możliwość zasiedlenia drzew przez nietoperze.
 - 1.3. **Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś:**
 - 1.3.1. Zaplecze budowy należy zlokalizować w możliwie jak największej odległości od zabudowy chronionej akustycznie. W przypadku konieczności realizacji zaplecza budowy w pobliżu ww. zabudowy należy przewidzieć zabezpieczenia minimalizujące uciążliwości zaplecza budowy dla użytkowników tych budynków. Obiekty kubaturowe zaplecza budowy należy lokalizować w taki sposób, aby stanowiły elementy ekranujące dla najbardziej narażonych na hałas obiektów chronionych akustycznie.
 - 1.3.2. Należy opracować program gospodarki odpadami powstającymi w trakcie budowy, w tym odpadów niebezpiecznych, uwzględniający ich selektywną zbiórkę, przewidzieć miejsce zwłoki mas ziemi pochodzącej z wykopów oraz ustalić trasy ich wywozu – trasę należy opracować w sposób umożliwiający minimalizację negatywnego wpływu transportu na obiekty chronione akustycznie.
 - 1.3.3. W celu zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach pobliskiej zabudowy chronionej podczas eksploatacji inwestycji należy wykonać zadaszenie nad wykopem linii średnicowej, na całej szerokości, stropem żelbetowym pomiędzy wiaduktem w ul. Towarowej i kładką pieszą w ciągu ul. Miedzianej, z otworem w stropie w rejonie zabytkowego pawilonu przystanku Warszawa Ochota.
 2. **Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.**
 3. **Nie nakładam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**
 4. **Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

W dniu 20 września 2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 20 września 2021 r., znak: IOS1.452.5.2021.DT.9.IRE-00846-I, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Analiza wniosku wykazała, iż planowane przedsięwzięcie jest tym, o którym mowa w art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t) ustawy ooś, a więc inwestycją w zakresie linii kolejowych. Fakt ten potwierdził właściwość Regionalnego Dyrektora w przedmiotowej sprawie.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust.1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, ze zm.).

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PPIS”) z dnia 13 października 2021 r. (data wpływu do tutejszego organu – 15 października 2021 r.), znak: ZNS.7121.1.120.2021.1.MŚ, stwierdzającą potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem emisji hałasu związanej z funkcjonowaniem inwestycji.

W dniu 14 października 2021 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „PGW WP”) z dnia 12 października 2021 r., znak: WA.RZŚ.435.1.294.2021.BW, stwierdzającą konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz określającą zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”).

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz biorąc pod uwagę opinie PPIS oraz PGW WP, Regionalny Dyrektor w dniu 25 października 2021 r. wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.6, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres niezbędnego do wykonania raportu ooś na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, a także określił elementy wymagające szczegółowej analizy.

W dniu 13 grudnia 2021 r. przy piśmie z dnia 10 grudnia 2021 r., znak: IRRK1/11/4.222.53.17.2021.IRE-00846-I, wnioskodawca przedłożył raport ooś. W dniu 13 grudnia 2021 r. wpłynął dokument, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3a ustawy ooś.

Po zapoznaniu się i szczegółowej analizie przedłożonej wraz z raportem ooś dokumentacji, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 28 grudnia 2021 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.14, wezwał inwestora do uzupełnienia m.in. raportu ooś. W dniu 5 stycznia 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo, znak: IRRK1/11/3.222.4.2022.IRE-00846-I, przy którym wnioskodawca przekazał m.in. uzupełniony raport ooś. W dniu 21 lutego 2022 r. przy piśmie znak: IRRK1/11/3.222.6.3.2022.IRE-00846-I, inwestor złożył kolejne uzupełnienie raportu ooś.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 17 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.15, wystąpił do PPIS o wydanie opinii w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia. W dniu 22 lutego 2022 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło wezwanie z dnia 17 lutego 2022 r., znak: ZNS.7123.1.2022.1.JR, którym PPIS wezwał Regionalnego Dyrektora do uzupełnienia raportu ooś.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor pismem z dnia 24 lutego 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.19, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków merytorycznych raportu ooś w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, w zakresie ochrony klimatu akustycznego, w zakresie zgodności raportu ooś z zapisami art. 66 ustawy ooś oraz w zakresie wskazanym w wezwaniu PPIS z dnia 17 lutego 2022 r., znak: ZNS.7123.1.2022.1.JR. Przedmiotowe uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu w dniu 14 marca 2022 r. przy piśmie z dnia 14 marca 2022 r., znak: IRRK1/11/3.222.6.8.2022.IRE-00846-I, w dniu 30 marca 2022 r. przy piśmie, znak:

IRRK1.11.3.222.6.9.2022.IRE-00846-I, oraz w dniu 8 kwietnia 2022 r. przy piśmie, znak: IRRK1.11.3.2233.6.10.2022.IRE-00846-I.

Po skompletowaniu materiału dowodowego w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 11 kwietnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.20, przekazał PPIS uzupełnienia raportu oś w odpowiedzi na wezwanie z dnia 17 lutego 2022 r., znak: ZNS.7123.1.2022.1.JR, oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska, zgodnie z wystąpieniem własnym z dnia 17 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.15. W dniu 4 maja 2022 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię PPIS z dnia 29 kwietnia 2022 r., znak: ZNS.7123.1.2022.2.JR, pozytywnie opiniującą ww. przedsięwzięcie i zgłaszającą warunki dla jego realizacji, które w całości przeniesiono do sentencji niniejszej decyzji i uwzględniono w pkt 1.2.1.–1.2.3. oraz w pkt 1.3.1.–1.3.3.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 17 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.16, wystąpił do PGW WP o wydanie opinii w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 7 lutego 2022 r. (e-PUAP) oraz 11 lutego 2022 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię PGW WP z dnia 7 lutego 2022 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.8.2022.PS.2. Opinia PGW WP uzgadnia realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określa istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, które w całości przeniesiono do sentencji niniejszej decyzji i uwzględniono w pkt 1.2.28.–1.2.43. oraz w pkt 2. i pkt 3. W dniu 13 kwietnia 2022 r. (e-PUAP) oraz 19 kwietnia 2022 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło pismo z dnia 13 kwietnia 2022 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.8.2022.PS/KZ.3, którym PGW WP podtrzymał opinię własną z dnia 7 lutego 2022 r.

W raporcie oś przeanalizowano warianty realizacji przedsięwzięcia:

- „wariant bezinwestycyjny” – wariant nie zakłada żadnych działań inwestycyjnych;
- wariant inwestycyjny (wariant rekomendowany przez inwestora) – wariant zakłada po przebudowie: na LK nr 2: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 90 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK nr 448: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 80 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK nr 47 (WKD): średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 60 km/h. W wariantcie tym nastąpi przebudowa układu geometrycznego układu torowego, przebudowa 1 stacji Warszawa Centralna oraz przebudowa przystanku osobowego Warszawa Ochota PKP i Warszawa – Ochota WKD, nastąpi także przebudowa systemu odwodnienia linii średnicowej (szlaku), peronów, stacji (przystanków). W wariantcie inwestycyjnym planowana jest m.in. rozbiórka istniejących i budowa 2 nowych wiaduktów drogowych nad LK nr 2, LK nr 47 (WKD) i LK nr 448, rozbiórka istniejących i budowa 2 nowych kładek dla pieszych w ramach przykrycia p.o. Warszawa Ochota, rozbiórka istniejących i budowa nowych ścian oporowych, przebudowa i rozbudowa tunelu na LK nr 2 (dalekobieżnego) i LK nr 448 (dla ruchu podmiejskiego); przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym); kompleksowa przebudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa lub zabezpieczenie licznych sieci: wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych, ciepłowniczych i wentylacyjnych wraz z przebudową ewentualnych obiektów technologicznych sieci w terenie;
- wariant alternatywny (racjonalny wariant alternatywny) – prędkości pociągów po przebudowie, prognozowane natężenie, prace dotyczące układu torowego, odwodnienia, obiektów inżynierskich, SRK, sieci trakcyjnej i kolizji z uzbrojeniem będą takie same, jak w wariantcie rekomendowanym przez inwestora; w wariantcie alternatywnym planowana jest m.in. zmiana formy zadaszenia peronów w zakresie pozostawienia wiat peronowych na Przystanku Osobowym Warszawa – Ochota oraz zmiana w zakresie dostosowania układu torowego do istniejącej wysokości peronów poprzez podniesienie układu torowego i przebudowę galerii komunikacyjnych nad układem torowym na Stacji Warszawa Centralna.

W wariantcie inwestycyjnym (rekomendowanym przez inwestora) zakres prac będzie obejmował m.in.:

- roboty rozbiórkowe takie, jak: rozbiórka torów, rozjazdów, peronów, demontaż sieci trakcyjnej, urządzeń SRK, obiektów inżynieryjnych, obiektów kubaturowych;
- roboty ziemne związane z wymianą istniejącej konstrukcji w zakresie do spodu konstrukcji (około 12 m poniżej poziomu terenu);
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 24 m poniżej spodu konstrukcji;
- przebudowę i budowę obiektów inżynieryjnych (w tym rozbiórkę częściową lub całościową wszystkich istniejących obiektów inżynieryjnych w celu wykonania prac związanych z przebudową zgodnie z projektem);
- przebudowę i budowę stacji i przystanków, w tym peronów;
- przebudowę/budowę układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem;
- oczyszczanie tłucznia (zapewnienie odpowiedniej frakcji) i uzupełnianie podsypki;
- wzmocnienie podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej;
- prace w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowa blokad liniowych i urządzeń stacyjnych);
- wykonanie nowych kabli zasilających i powrotnych z podstacji trakcyjnych;
- na peronach, w przejściach podziemnych dla pieszych, w głowicach stacyjnych - wykonanie nowego oświetlenia wraz z instalacjami elektroenergetycznymi;
- przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej służącej do przewodowej i bezprzewodowej łączności głosowej;
- budowę/przebudowę kanalizacji kablowej wraz z monitoringiem wizyjnym.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się przebudowę układu geometrycznego torów w celu dostosowania do przewidywanych w projekcie zmian funkcjonalnych na stacjach i przystankach. W związku z planowanymi pracami na liniach kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem konieczna będzie również przebudowa linii nr 47 należącej do Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD), na odcinku od km ok. 0,380 do ok. km 1,670. Zakres prac obejmował będzie zmiany geometrii linii w planie i profilu, a także przebudowę nawierzchni wraz z podtorzem i odwodnieniem. W zakres przebudowy będzie wchodził również punkt eksploatacyjny Warszawa Ochota WKD. W torach zostaną zastosowane trzy klasy nawierzchni z nowymi szynami na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej. Na stacji Warszawa Centralna zastosowana zostanie nawierzchnia bezpodsypkowa. Projektowane odwodnienie stacji włączone będzie do sieci wodno-kanalizacyjnej w lokalizacjach uzgodnionych z jej zarządcą (MPWiK). Odcinek linii biegnący w przekopie, przed wiaduktem w ciągu ul. Towarowej będzie odwodniony poprzez system drenokolektorów do gruntu i do sieci miejskiej. Odwodnienie peronów i obiektów inżynieryjnych planuje się prowadzić z wykorzystaniem miejskiej sieci kanalizacyjnej (MPWiK). W celu odprowadzenia całej ilości wód opadowych z przedstawionych zlewni, niezbędne będzie czasowe retencjonowanie opadu, np. w kanale retencyjnym o dobranej średnicy i długości. W ramach wariantu rekomendowanego przez inwestora przewiduje się prace na stacji Warszawa Centralna oraz przystankach osobowych Warszawa Ochota (wraz z WKD). Wariant rekomendowany przez inwestora zakłada: rozbiórkę istniejących i budowę 2 nowych wiaduktów drogowych, rozbiórkę istniejących i budowę 2 nowych kładek dla pieszych, rozbiórkę istniejących i budowę nowych ścian oporowych, przebudowę i rozbudowę tunelu kolejowego dla ruchu dalekobieżnego i dla ruchu podmiejskiego.

Tabela 2. Wykaz stacji i przystanków kolejowych na analizowanych liniach kolejowych oraz zakres prac obejmujących m.in.:

Nazwa stacji/przystanku	Nr linii kolejowej	Zakres prac w ramach wariantu rekomendowanego
<p>p.o. Warszawa Ochota i przystanek Warszawa Ochota WKD</p>	<p>448 i 47</p>	<ul style="list-style-type: none"> – poszerzenie peronu podmiejskiego i przesunięcie układu torowego wraz z peronem w kierunku północnym, co powoduje przesunięcie w kierunku północnym torów podmiejskich i dalekobieżnych, a tym samym poszerzenie wykopu linii średnicowej; – ingerencja w przystanek WKD obejmuje m.in. przebudowę układu torowego i peronu oraz ściany oporowej i zadaszzenia; – przesunięcie w kierunku północnym schodów prowadzących na peron wraz z zabytkowym pawilonem, którego są integralną częścią; – przykrycie peronu w formie stropu żelbetowego opartego na bocznych pełnych ścianach żelbetowych pełnego na całej szerokości wykopu linii średnicowej pomiędzy wiaduktem ul. Towarowej i kładką pieszą w ciągu ul. Miedzianej, z otworem w stropie w rejonie zabytkowego pawilonu; – dostęp do peronów zapewniony za pomocą schodów tradycyjnych i schodów ruchomych; – dostęp dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych zapewniony dwoma windami zlokalizowanymi pomiędzy projektowanymi zespołami schodów; – wykonanie odwodnienia; – budowa jednego peronu dwukrawędziowego o wysokości 0,76 m;
<p>Stacja Warszawa Centralna</p>	<p>2</p>	<p>dostosowanie peronów do wysokości 0,76 m nad główką szyny (liczba peronów = 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> – demontaż powierzchni peronowej; – obniżenie ścian peronowych poprzez przycięcie lub wykonanie nowych w przypadku złego ich stanu technicznego; – wykonanie nowych żelbetowych płyt peronowych; – wykonanie nowego torowiska; – wykonanie nowej sieci trakcyjnej; – wykonanie odwodnienia; – odtworzenie posadzek peronowych; – zabudowa urządzeń transportu pionowego (schody ruchome, travelatory, windy); – rozbiórka/przebudowa tuneli pocztowych; – budowa łącznika pod układem torowym umożliwiającego komunikację z peronów stacji w kierunku przystanku Warszawa Śródmieście i stacji metra Centrum.

W ramach wariantu rekomendowanego przewiduje się następujące prace na obiektach inżynierskich m.in.:

- demontaż elementów wyposażenia obiektu;
- usunięcie instalacji znajdujących się na obiekcie;
- demontaż konstrukcji obiektu na podstawie zatwierdzonego projektu rozbiórki;
- rozbiórkę przyczółków;
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 24 m poniżej spodu konstrukcji;
- budowę nowych fundamentów i przyczółków;
- wykonanie izolacji oraz zasypek obiektu wraz z odwodnieniem;
- budowę fundamentów i podpór;
- budowę ustroju nośnego;
- wykonanie nawierzchni torowej i wymianę sieci trakcyjnej na obiektach;
- wyposażenie obiektu w kanały kablowe (SRK, teletechnika, elektroenergetyka), balustrady i inne elementy wg dokumentacji projektowej.

Wariant alternatywny przewiduje zmiany w porównaniu do wariantu rekomendowanego w zakresie:

- Przystanek Osobowy Warszawa Ochota - zmiana formy zadaszania peronów w zakresie pozostawienia wiat peronowych,
- Stacja Warszawa Centralna - zmiana w zakresie dostosowania układu torowego do istniejącej wysokości peronów poprzez podniesienie układu torowego i przebudowę galerii komunikacyjnych nad układem torowym.

Pozostały zakres robót pozostaje analogiczny jak dla wariantu rekomendowanego. Dla wariantu alternatywnego nie zmienią się również założenia eksploatacyjne (prognozowane natężenie i prędkość pociągów).

Raport oos zawierał również opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia („wariant bezinwestycyjny”).

W przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia przewiduje się następujące skutki:

- 1) brak zapewnienia powszechnego dostępu do wysokiej jakości usług przewozowych niskoemisyjnym transportem kolejowym, czego efektem będzie dalszy wzrost transportu drogowego (wysokoemisyjnego);
- 2) dalsze stosowanie materiałów i produktów niskiej jakości, mogącej powodować zwiększoną emisję do środowiska substancji niebezpiecznych w porównaniu do materiałów nowych, bądź nowszej generacji;
- 3) pogarszający się stan techniczny obiektów inżynierskich, w tym obiektów zabytkowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej, co ostatecznie będzie prowadziło do braku zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu pociągów i realizacji przewozów kolejowych;
- 4) pogarszający się stan nawierzchni kolejowej będzie przyczyniał się do zwiększenia uciążliwości hałasu i drgań;
- 5) odroczenie działań zapewniających poprawę efektywności energetycznej infrastruktury kolejowej polegających na zmianie sposobu ogrzewania budynków, zastosowaniu energooszczędnych urządzeń i oświetlenia terenu;
- 6) system odwodnienia i urządzenia wodne nie zostaną dostosowane do najnowszych danych klimatycznych;
- 7) działania związane z usuwaniem drzew i roślinności mogą być nadal podejmowane przez zarządcę linii kolejowych z uwagi na przepisy prawa dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, pomimo zaniechania realizacji przedsięwzięcia.

Z analizy przedłożonego przez inwestora raportu oos wynika, że oddziaływania na środowisko w przypadku wariantu inwestycyjnego i wariantu alternatywnego są podobne, jednakże optymalny ze względów środowiskowych jest wariant inwestycyjny.

Zgodnie z treścią uzupełnienia do raportu o oś, wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant rekomendowany przez inwestora (wariant inwestycyjny), gdyż funkcjonowanie linii kolejowych po przeprowadzonej przebudowie będzie korzystniej wpływać na klimat akustyczny (brak przekroczeń hałasu), zdrowie i życie ludzi (brak konieczności zastosowania rozwiązań minimalizujących hałas), krajobraz (większy walor estetyczny przystanku osobowego Warszawa Ochota po jego zadaszeniu) niż w wariantcie alternatywnym.

Z uwagi na planowaną przebudowę i budowę układu torowego, budowę dodatkowych przystanków, przebudowę i rozbudowę tunelu średnicowego oraz przebudowę obiektów inżynierskich i kubaturowych oraz innych elementów objętych zadaniem przewiduje się potrzebę przebudowy lub zabezpieczenie licznych sieci: wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych, wentylacyjnych i ciepłowniczych.

Zgodnie z treścią raportu o oś, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało negatywnie na zdrowie i życie ludzi. Przedmiotowa inwestycja po modernizacji podniesie jakość życia mieszkańców i zwiększy wszystkim szanse na dostęp do transportu publicznego przyjaznego dla środowiska. Poprawi się stan techniczny obiektów inżynierskich oraz zwiększy się komfort podróżowania i obsługi pasażerskiej.

Oddziaływanie skumulowane na etapie budowy i eksploatacji ww. inwestycji będzie wiązało się głównie z emisją hałasu oraz w mniejszym stopniu z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Nie przewiduje się natomiast oddziaływania skumulowanego na zasoby przyrodnicze, wody powierzchniowe i podziemne, jak również zmiany klimatu. Głównym źródłem oddziaływania skumulowanego hałasu są inne przedsięwzięcia realizowane na terenie, na którym planuje się ww. przedsięwzięcie oraz położone w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Są to:

- 1) inwestycja pn.: Przebudowa linii kolejowych nr 2 i nr 448 na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście realizowana w ramach projektu: „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” (postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w toku);
- 2) inwestycja pn. „Przebudowa stacji Warszawa Zachodnia” w ramach projektu pn.: „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” – w trakcie realizacji. Oddziaływanie tego zadania zostało uwzględnione w analizie oddziaływania skumulowanego. Nie stwierdzono przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji.

W zasięgu 300 m od ww. linii kolejowych znajdują się 92 zabytki wpisane do gminnej ewidencji zabytków (GEZ) oraz do rejestru zabytków. Wśród ww. zabytków 7 obiektów kolejowych położonych jest bezpośrednio na ww. liniach kolejowych. Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia związany jest z pracami na 1 zabytkowym obiekcie wpisanym do rejestru zabytków – Przystanku kolejowym Warszawa Ochota, Al. Jerozolimskie 58, zlokalizowanym na obszarze dzielnicy Wola m.st. Warszawy w km -0,850 LK nr 2 (na terenie działek o nr ew. 19/5, 19/10, 19/3 i 19/2 z obrębem 6-01-09 i 2/2 z obrębem 2-01-01). W najbliższym sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia odnotowano 3 obiekty, które są w toku postępowania do wpisania do rejestru zabytków: Kamienica Gustawa Pała wraz z terenem posesji (Al. Jerozolimskie 101, na obszarze dzielnicy Ochota m.st. Warszawy), otoczenie kościoła p.w. św. Piotra i Pawła w granicach działek o nr ew. 58, 59, 60, 61/1 z obr. 5-05-01 (ul. Nowogrodzka 51, na obszarze dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy) oraz teren wokół Pałacu Kultury i Nauki (ul. Świętokrzyska, Marszałkowska, Aleje Jerozolimskie, Emilii Plater, na obszarze dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy). Wszelkie prace budowlane powinny uwzględniać maksymalną ochronę dóbr kultury, w tym celu wszelkie prace budowlane w pobliżu obiektów zabytkowych powinny być uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Zachowanie obiektów w stanie nienaruszonym wymaga zastosowania szczególnych środków ostrożności, opartych na przestrzeganiu wytycznych konserwatorskich uzgodnionych przed

rozpoczęciem realizacji, określających zakres i sposób wykonania planowanych robót. W granicach planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono żadnych stanowisk archeologicznych.

Zgodnie z raportem o oś, na etapie realizacji inwestycji podstawowym źródłem oddziaływania na zabytki będą wibracje (drgania). Drgania mechaniczne mogą być wywołane m.in. w wyniku ruchu pojazdów i pracy sprzętu budowlanego i rozprzestrzeniają się w postaci fal sprężystych, np. za pośrednictwem podłoża. Uciążliwości związane z pracami na linii (emisja hałasu i drgań, zapylenie itp.) nie będą w znaczący, negatywny sposób oddziaływać na zainwentaryzowane w sąsiedztwie pozostałe obiekty zabytkowe, gdyż znajdują się one w odległości minimum kilkunastu do ponad 100 metrów od skrajnego toru. W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują stanowiska archeologiczne. W przypadku, kiedy podczas realizacji nadzoru archeologicznego odkryte zostaną znaleziska archeologiczne, charakter badań może ulec zmianie, a właściwy Konserwator Zabytków może nakazać przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych. Zgodnie z art. 32.1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity Dz. U. z 2021 poz. 710, ze zm.), należy natychmiast wstrzymać prace mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć go i miejsce odkrycia przy użyciu dostępnych środków oraz niezwłocznie poinformować właściwego terytorialnie Konserwatora Zabytków. Ponadto wszelkie wykopy ziemne w rejonie stanowisk archeologicznych powinny być każdorazowo sprawdzane pod kątem ewentualnych znalezisk. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania linii kolejowej po jej modernizacji na obiekty objęte ochroną konserwatorską w żadnym z analizowanych wariantów. Poprawa stanu technicznego torowiska w związku z wymianą nawierzchni przyczyni się do zminimalizowania częstotliwości drgań, co skutecznie ograniczy negatywny wpływ na istniejące zabytki nieruchome.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916, zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”). Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalony o ok. 2,15 km w kierunku północno-wschodnim od granic inwestycji. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPnC-10A) zlokalizowany jest w odległości ok. 2,15 km w kierunku północno-wschodnim od terenu inwestycji.

Według informacji zawartych w Raporcie, łączna długość odcinka (uwzględniając sumaryczną długość wszystkich odcinków linii kolejowych nr 2, nr 448 oraz nr 47), na którym prowadzone będą prace torowe, wynosi ok. 6 km. W ujęciu przestrzennym, ze względu na równoległy przebieg przedmiotowych linii kolejowych, długość odcinka, na którym prowadzone będą prace, wyniesie ok. 2,4 km. Planowana inwestycja jest częściowo objęta ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta stołecznego Warszawy. Obszar, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie przebiega przez teren silnie przekształcony przez człowieka, w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej i przemysłowo-magazynowej. Teren na tym odcinku po obu stronach linii kolejowych porośnięty jest roślinnością ruderalną, typową dla siedlisk silnie przekształconych lub zdewastowanych. W składzie gatunkowym dominuje klon jesionolistny *Acer negundo* występujący praktycznie wszędzie w postaci młodych drzew lub podrostów oraz robinia akacja *Robinia pseudoacacia*. W mniejszym stopniu teren porastają również: klony zwyczajne, jesiony pospolite, topole czarne, drzewa owocowe. Wśród krzewów dominują takie gatunki, jak: dziki bez czarny, dzika róża, śnieguliczka, głóg, itp. Powszechnie występującym gatunkiem inwazyjnym wzdłuż linii kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem jest również nawłóć późna *Solidago gigantea* oraz winobluszcz zaroślowy *Parthenocissus inserta*. W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji planuje się usuwanie drzew i krzewów, karczowanie pni, usuwanie systemów korzeniowych w odległości do 6 m od skrajnej szyny wzdłuż linii kolejowych na odcinku objętym inwestycją oraz w miejscach kolizji z rozwiązaniami projektowymi. Analizowane przedsięwzięcie będzie realizowane po istniejącym śladzie, nie będzie wygradzone żadną trwałą i ciągłą barierą, zatem etap budowy nie wpłynie na migrację zwierząt, procesy związane z zapyleniem roślin oraz inne procesy niezbędne do prawidłowego funkcjonowania ekosystemów w otoczeniu linii kolejowej. Obszar, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, jest silnie przekształcony, zurbanizowany, zlokalizowany w centrum miasta i nie przedstawia istotnej wartości przyrodniczej. W trakcie

przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej odnotowano 9 gatunków ptaków na 15 stanowiskach. Prawie wszystkie obserwacje ptaków miały miejsce poza terenem, na którym przewiduje się prowadzenie robót budowlanych. Ponad połowa obserwacji dotyczyła gołębia miejskiego, wróbla i kawki. Odnotowano jedynie dwie obserwacje potwierdzające obecność ssaków – norę lisa oraz jedną bezpośrednią obserwację nietoperza (mroczka późnego) – obydwie poza obszarem realizacji przedsięwzięcia. Zinwentaryzowano również jedno stanowisko powierzchniowe mięczaków – ślimaka winniczka, zlokalizowane w wąskim pasie pomiędzy linią kolejową nr 448 a Alejami Jerozolimskimi. Na przedmiotowym terenie nie stwierdzono obecności przedstawicieli herpetofauny, entomofauny ani chronionych gatunków roślin i grzybów.

Obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 ustanowiony został Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, które zostało zastąpione Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. Nr 25 poz. 133, ze zm.). Obszar posiada plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2014 r. poz. 4572, ze zm.). Ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji na obszar oparto na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby sporządzenia raportu, planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, jak również ekspertyzy „Inwentaryzacja bączka *Ixobrychus minutus*, dzięcioła średniego *Dendrocoptes medius* i podróżniczka *Luscinia svecica* na obszarze Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 w roku 2019” opracowanej w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0191/16 pod nazwą „Inwentaryzacja cennych siedlisk przyrodniczych kraju, gatunków występujących w ich obrębie oraz stworzenie Banku Danych o Zasobach Przyrodniczych”. Obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 to ostoja ptaków wodno-błotnych. Występują tu co najmniej 24 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Z uwagi na wysoką liczebność populacji lęgowych przedmiotami ochrony w obszarze są zarówno ptaki zamieszkujące piaszczyste wyspy i ławice (ohar, mewa czarnogłowa, mewa siwa, śmieszka, rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna, ostrygojad, sieweczka obroźna, sieweczka rzeczna, brodziec piskliwy), nadrzeczne skarpy (zimorodek, brzegówka), zarośla nadrzeczne (bączek, podróżniczek, dziwonia), łąki i pastwiska (rycyk, krwawodziób, płaskonos) jak i lasy łęgowe (bielik, dzięcioł białoszyi, dzięcioł średni, nurogęś). W przypadku mewy siwej, śmieszki, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej, ostrygojada i sieweczki obroźnej obszar stanowi największą krajową ostoję lęgową tych gatunków o kluczowym znaczeniu dla zachowania ich populacji. Dolina Środkowej Wisły jest ważnym na skalę międzynarodową korytarzem migracyjnym, stanowiącym miejsce żerowania i odpoczynku podczas wędrówek ptaków. Do przedmiotów ochrony należy migrująca populacja bociana czarnego oraz zimująca populacja krzyżówki. W trakcie sezonowej migracji w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje tu m.in. czapla biała oraz czajka i brodziec piskliwy. Jest to ważne zimowisko łabędzia niemego, gągoła, nurogęsi, mewy siwej, śmieszki oraz mewy srebrzystej. Zagrożeniem dla środowiska przyrodniczego doliny Wisły są m.in.: regulowanie (prostowanie) koryta rzeczno- i zmiana jego przebiegu, tamy i ochrona przeciwpowodziowa prowadzona w śródlądowych systemach wodnych, wydobywanie piasku i żwiru, drapieźnictwo oraz wycinanie lasów. Spośród gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, najbliższym względem inwestycji zidentyfikowano stanowiska brodzca piskliwego (*Actitis hypoleucos*) – ok. 2,5 km w kierunku północno-wschodnim od planowanej inwestycji, oraz nurogęsia (*Mergus merganser*) – ok. 3,8 km w kierunku północnym od planowanej inwestycji. Dla nurogęsi nie zidentyfikowano zagrożeń istniejących, natomiast dla piskliwca są to: powódź, turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych oraz pojazdy zmotoryzowane. Jako zagrożenia potencjalne dla ww. przedmiotów ochrony wskazano natomiast: regulację koryta rzeki i działania z zakresu ochrony przeciwpowodziowej (piskliwiec, nurogęś), napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne (piskliwiec, nurogęś), przeprawy mostowe (piskliwiec, nurogęś), wycinkę lasu (piskliwiec, nurogęś), polowanie (piskliwiec, nurogęś), pirsy, przystanie turystyczne lub mola (piskliwiec, nurogęś), gospodarkę roślinnością wodną i przybrzeżną na potrzeby odwodnienia (piskliwiec) oraz chirurgię drzewną, ścinanie na potrzeby bezpieczeństwa i usuwanie drzew przydrożnych (nurogęś). Mając powyższe

na uwadze, w procedurze dotyczącej zmiany planu zadań ochronnych zdefiniowano cele ochrony, obejmujące:

- utrzymanie liczebności populacji piskliwca na poziomie minimum 160 par lęgowych oraz utrzymanie dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych gatunku (utrzymanie kamienistych i piaszczystych brzegów rzek, o niskim stopniu uregulowania koryta – z dużą ilością pływizn i błotnistych zatoczek), na powierzchni 20000 ha,
- utrzymanie populacji nurogęsi na poziomie minimum 85 par lęgowych oraz utrzymanie dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych gatunku (utrzymanie występowania dziuplastych drzew), o powierzchni 17000 ha.

Pozostałe gatunki ptaków będące przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 (zimorodek, dziwonია, dzięcioł średni, dzięcioł białoszyi, ostrygojad, ohar, krwawodziób, sieweczka rzeczna, sieweczka obroźna, bocian czarny, rycyk, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, brzegówka, mewa czarnogłowa, podgorzałka, mewa siwa, płaskonos, podróżniczek, bączek, krzyżówka, bielik, śmieszka) zostały stwierdzone w znacznej odległości od inwestycji. Wśród zagrożeń istniejących dla powyższych gatunków wymienia się m.in. powódź (bączek, ohar, krzyżówka, płaskonos, podgorzałka, ostrygojad, sieweczka rzeczna i obroźna, rycyk, krwawodziób, mewa czarnogłowa, śmieszka, mewa siwa, rybitwa rzeczna i białoczelna, zimorodek, brzegówka, podróżniczek, dziwonია) oraz pojazdy zmotoryzowane (bielik, sieweczka rzeczna, mewa czarnogłowa, mewa siwa, rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna). Wśród zagrożeń potencjalnych wymienia się natomiast m.in.: gospodarkę roślinnością wodną i przybrzeźną na potrzeby odwodnienia, wycinkę lasu, mosty i wiadukty, napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne oraz drapieźnictwo. Nowo procedowane cele działań ochronnych określone zostały dla przedmiotów ochrony omawianego obszaru Natura 2000 i są wypadkową zidentyfikowanych zagrożeń oraz możliwych do osiągnięcia efektów przyrodniczych. Obejmują one m.in. takie założenia, jak:

- utrzymanie populacji (lęgowej, migrującej lub zimującej) na określonym w zarządzeniu poziomie (zimorodek, płaskonos, krzyżówka, podgorzałka, dziwonია, sieweczka rzeczna, sieweczka obroźna, bocian czarny, dzięcioł średni, dzięcioł białoszyi, ostrygojad, bielik, bączek, mewa siwa, mewa czarnogłowa, śmieszka, rycyk, brzegówka, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, ohar, krwawodziób),
- utrzymanie dogodnych siedlisk dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 (zimorodek, płaskonos, krzyżówka, podgorzałka, dziwonია, sieweczka rzeczna, sieweczka obroźna, bocian czarny, dzięcioł średni, dzięcioł białoszyi, ostrygojad, bielik, bączek, mewa siwa, mewa czarnogłowa, śmieszka, rycyk, podróżniczek, brzegówka, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, ohar, krwawodziób).

Biorąc pod uwagę charakterystykę omawianego przedsięwzięcia, jego zakres oraz lokalizację, a także posiadane dane przyrodnicze (dokumentacja planu zadań ochronnych) oraz wiedzę i doświadczenie tutejszego organu, przeanalizowano rzeczywisty i potencjalny wpływ przedsięwzięcia na przedmioty ochrony i cele ochrony obszaru Natura 2000, w stopniu umożliwiającym określenie, czy możliwe jest wystąpienie znacząco negatywnego oddziaływania jego realizacji na osiągnięcie ustalonych założeń. W omawianym przypadku, m.in. z uwagi na odległość inwestycji od obszaru (ponad 2 km), nie nastąpią oddziaływania o charakterze znacząco negatywnym na jego przedmioty ochrony. Przedsięwzięcie pozostaje bez wpływu na realizację celów ochrony i działań ochronnych (brak działań ochronnych na terenie realizacji zamierzenia i jego oddziaływania). Realizacja inwestycji nie spowoduje również sytuacji eskalacji zdefiniowanych planem zadań ochronnych zagrożeń. Dodatkowo, zdefiniowane w toku procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko działania minimalizujące zagwarantują prowadzenie prac z najwyższą dbałością o środowisko przyrodnicze oraz uwzględnienie m.in. przepisów z zakresu ochrony przyrody. Ponadto, realizacja inwestycji nie wpłynie również znacząco negatywnie na funkcjonowanie korytarza ekologicznego rangi ponadlokalnej, nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru ani nie wpłynie negatywnie na siedliska lęgowe (nie znajdują się na terenie inwestycji, ani w jej sąsiedztwie).

Zgodnie z treścią raportu oś planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na krajobraz.

Zgodnie ze stanowiskiem PGW WP z dnia 7 lutego 2022 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.8.2022.PS.2, przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, na obszarze dwóch jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o nr PLRW20002625929 o nazwie: „Wilanówka” oraz RW20002125971 o nazwie „Wisła od Jeziorki do Kanału Młocińskiego”. JCWP „Wilanówka” wykazuje zły stan ogólny. Jest to silnie zmieniona część wód, ze słabym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego. Jest to rolno-zantropogenizowana część wód, w której występuje presja komunalna i przemysłowa. Osiągnięcie celów środowiskowych dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. JCWP „Wisła od Jeziorki do Kanału Młocińskiego” wykazuje zły stan ogólny. Jest to silnie zmieniona część wód, ze złym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego. Jest to zantropogenizowana część wód, w której występuje presja komunalna i przemysłowa. Osiągnięcie celów środowiskowych dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o europejskim kodzie PLGW200065, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, a także wód powierzchniowych i podziemnych przed potencjalnym zanieczyszczeniem, w pkt 1.2.28.–1.2.43. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunki dotyczące jego eksploatacji lub użytkowania. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych i podziemnych. Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych w ww. stanowisku PGW WP nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911). Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, wyznaczonych na podstawie konwencji ramsarskiej. Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi. Zgodnie z treścią stanowiska PGW WP ww. inwestycja nie obejmuje działań na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, wynikającym z map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości na Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Klimatu i Środowiska w dniu 22 października 2020 r. oraz ze Studiów Ochrony Przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz., 2233, ze zm.).

Realizacja inwestycji przy zachowaniu warunków przedstawionych w pkt 1.2.28.–1.2.43. oraz w pkt 2. i pkt 3. sentencji niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód oraz nie spowoduje zwiększenia zagrożenia powodziowego.

Zgodnie z treścią raportu oś, planowane przedsięwzięcie wpisuje się m.in. w cele dokumentu „Zrównoważona Europa 2030”. Dokument ten określa nowe założenia polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej w perspektywie do 2030 r., które dotyczą:

- redukcji emisji gazów cieplarnianych co najmniej 40% do 2030 r., w porównaniu do wielkości emisji w roku bazowym 1990,
- zwiększenia udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych przynajmniej o 32% w bilansie energetycznym całej Unii Europejskiej do 2030 r.,
- poprawa efektywności energetycznej co najmniej 32,5% do 2030 r.

Zgodnie z ww. dokumentem, rozwój transportu kolejowego przyczynia się do poprawy jakości powietrza – minimalizacja oddziaływania linii kolejowej w zakresie emisji do powietrza, ograniczenia emisji CO₂ z sektora transportu oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania energii. Jak wynika z treści raportu oś, przedmiotowe przedsięwzięcie realizuje cele klimatyczne i będzie miało pozytywny wpływ na założone cele. Planowana inwestycja w szczególności realizuje cel odnoszący

się do rozwoju transportu w warunkach zmian klimatu, który wyróżnia dwa kierunki działań do realizacji:

- wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu – poprzez modernizację infrastruktury kolejowej,
- zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu – poprzez wdrożenie procedur zapewniających utrzymanie przejezdności niezależnie od zdarzeń atmosferycznych.

Zgodnie z treścią raportu oos, planowane przedsięwzięcie przyczyni się do realizacji celów polityki klimatycznej. Ww. inwestycja nie będzie też emitorem zanieczyszczeń wpływających na pogorszenie się klimatu oraz nie będzie wpływała na ograniczenie różnorodności biologicznej. Jak wynika z treści raportu oos, transport kolejowy jest najbardziej ekologicznym transportem publicznym, może zatem stanowić atrakcyjną alternatywę dla mieszkańców miasta, co spowoduje stopniowy spadek ilości pojazdów na drogach, zmniejszenie ilości zużywanego paliwa, a w konsekwencji redukcję gazów cieplarnianych, a w szczególności emisji CO₂ do atmosfery.

Reasumując, w raporcie oos szczegółowo przeanalizowano potrzebę adaptacji na potrzeby zmian klimatu. Na podstawie powyższych informacji nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało istotny negatywny wpływ na klimat, zarówno w skali globalnej, regionalnej, jak i lokalnej.

Przeprowadzona analiza – o której mowa powyżej – potwierdziła, że treść przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia jest zgodna z art. 66 ustawy oos, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia oraz projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru oraz skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił uwarunkowania oraz ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i określił na ich podstawie:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1. sentencji niniejszej 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 niniejszej decyzji),
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oos (pkt 1.3. sentencji niniejszej decyzji),
- 4) brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oos (pkt 2. sentencji niniejszej decyzji),
- 5) brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko (pkt 3. sentencji niniejszej decyzji).

Powyższe warunki i wymagania znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i prorozwojowego. Zgodnie z nimi wystosowane obostrzenia można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

W celu ograniczenia oddziaływania na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne nałożono na inwestora warunki wskazane w pkt 1.2.2. oraz 1.2.4.–1.2.8. sentencji niniejszej decyzji.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko i zapewnienia prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej wprowadzono warunki wskazane w pkt 1.2.17.–1.2.43., oraz w pkt 2. i pkt 3. sentencji niniejszej decyzji.

Realizacja i eksploatacja projektowanej inwestycji będzie źródłem oddziaływań akustycznych. Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym i odwracalnym. W celu ograniczenia emisji hałasu zastosowane zostaną zabezpieczenia akustyczne, chroniące tereny

zabudowy mieszkaniowej. W celu zminimalizowania oddziaływań w pkt 1.2.1., 1.2.9.–1.2.11. oraz 1.3.1. i 1.3.3. sentencji niniejszej decyzji zaproponowano odpowiednie warunki.

W celu uniknięcia lub ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowej inwestycji – związanego z powstającymi na etapie realizacji i eksploatacji odpadami – inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, poprzez wypełnienie warunków wskazanych w pkt 1.2.3., 1.2.12.–1.2.16. oraz 1.3.2. sentencji niniejszej decyzji.

W ramach przedmiotowej inwestycji, w związku z zaistniałą kolizją zaplanowano wycinkę drzew i krzewów, które mogą stanowić siedlisko występowania gatunków podlegających ochronie. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183, ze zm.), w stosunku do dziko występujących zwierząt objętych ochroną, obowiązuje szereg zakazów. Regionalny Dyrektor lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ww. ustawą. W przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory muszą być spełnione konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogi związane z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska. Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii inwestora. Jednocześnie informuje się, że zgodnie z art. 131 pkt 14 ww. ustawy, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową, podlega karze aresztu lub grzywny. W celu ochrony gatunków chronionych i ich siedlisk oraz dziko występujących zwierząt objętych ochroną wprowadzono warunek określony w pkt 1.2.44. sentencji niniejszej decyzji.

Zabezpieczenie zgodnie ze sztuką ogrodniczą drzew przewidzianych do adaptacji oraz odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy zapewni zachowanie drzewostanu w dobrym stanie i ograniczy późniejsze straty w roślinności. W celu zachowania drzewostanu w dobrym stanie i ograniczenia strat w roślinności w pkt 1.2.45.–1.2.46. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono odpowiednie warunki.

W celu ochrony zwierząt wskazano konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń wykopów powstałych podczas realizacji inwestycji. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt mogących występować na terenie inwestycji, nakazano umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu robót, a w razie konieczności ich przeniesienie w dogodne siedliska. Wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym pozwoli uniknąć niepokojenia gniazdujących ptaków, a także ograniczy ich śmiertelność. Dotyczy to także nietoperzy. W ww. celach w pkt 1.2.47. –1.2.49. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono odpowiednie warunki.

Przy zachowaniu ww. warunków Regionalny Dyrektor stwierdza, iż realizacja inwestycji nie powinna pogorszyć stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt występujących na terenie inwestycji, a także wpłynąć znacząco negatywnie na cele ochrony obszarów Natura 2000.

W pkt 2. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor, biorąc pod uwagę stanowisko PGW WP, odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o.o.s. Stanowisko takie przyjął wzięwszy pod uwagę, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko.

W pkt 3. sentencji niniejszej decyzji tutejszy organ, biorąc pod uwagę stanowisko PGW WP, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Stanowisko takie przyjął wzięwszy pod uwagę, że ww. przedsięwzięcie nie znajduje się w bliskim sąsiedztwie granic państwa. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi

w raporcie ooś, ze względu na znaczną odległość, jaka dzieli inwestycję od granicy z sąsiednimi państwami, stwierdza się brak możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, ze zm., zwanej dalej „Kpa”) Regionalny Dyrektor prowadząc 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 czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia uwidaczniane były w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy oraz w Urzędzie Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 8 i 9 ustawy ooś dane o wniosku o wydanie decyzji, postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i o niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie.

Zgodnie z art. 30 ustawy ooś Regionalny Dyrektor zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 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 organach właściwych do wydania opinii, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje uwidaczniane były w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy oraz w Urzędzie Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

Regionalny Dyrektor obwieszczeniem z dnia 9 maja 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.66.2021.MBR.23, wyznaczył 30-dniowy termin udziału społeczeństwa w terminie od 11 maja 2022 r. do 9 czerwca 2022 r. W wyznaczonym na udział społeczeństwa terminie do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 13 lipca 2022 r. do tutejszego organu wpłynął wniosek, znak: IRRK1.11.3.2230.6.20.2022.IRE-00846-I, o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. inwestor uzasadnił swoją prośbę w następujący sposób.

Spółka PKP Polskie Koleje Państwowe S.A. będąca investorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest spółką Skarbu Państwa o istotnym znaczeniu dla gospodarki i bezpieczeństwa kraju. Udział Skarbu Państwa w spółce PKP PLK S.A. kształtuje się na poziomie ok. 82 %. Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do priorytetowych projektów spółki i zostało ujęte w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku (lista podstawowa, nr KPK 1.093), na którego realizację spółka będzie ubiegać się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej, a w interesie społecznym leży wykorzystanie środków unijnych. Ponadto, sprawna realizacja inwestycji objętej wnioskiem leży w dobrze pojętym interesie społecznym i gospodarczym oraz umożliwi zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, mogącymi zaistnieć w przypadku braku otrzymania dofinansowania ze środków unijnych. W ocenie inwestora realizacja planowanej inwestycji leży w szeroko rozumianym interesie społecznym i przyniesie szereg korzyści społecznych z następujących

przyczyn: inwestycja jest zgodna z celami szeregu dokumentów strategicznych zarówno o randze europejskiej jak i krajowej m.in. ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030, Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego, Długookresową Strategią Rozwoju Kraju - Polska 2030 – Trzecia fala nowoczesności, Koncepcją przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r., a przede wszystkim z punktu widzenia interesu lokalnej społeczności, inwestycja wpisuje się w cele ujęte w dokumentach regionalnych, tj.: Strategią rozwoju województwa mazowieckiego 2030+, Kierunkami rozwoju sieci kolejowej w Warszawskim Węźle Kolejowym. Master Plan dla transportu kolejowego w aglomeracji warszawskiej, Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego. Ponadto inwestycja zaspokoi potrzeby społeczne i gospodarcze regionu poprzez usprawnienie połączenia obszaru aglomeracji warszawskiej za pomocą transportu kolejowego, co będzie stanowić konkurencyjną alternatywę dla indywidualnego transportu drogowego, zwiększy dostępność mieszkańców regionu do transportu kolejowego zarówno w kontekście dojazdów do pracy, ośrodków usług i kultury jak i do innych regionów kraju, co w konsekwencji przełoży się na zwiększenie mobilności ludności i stymulację rozwoju społeczno-gospodarczego oraz przyczyni się do stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej regionu i poprawi sposób organizacji i zarządzania systemem transportowym w wyniku przebudowy przystanku osobowego Warszawa Ochota, pełniącego funkcję „dogodnej przesiadki”, integrując trzy systemy transportowe - kolejowy, autobusowy i tramwajowy poprzez zlokalizowanie w bliskim sąsiedztwie dworca kolejowego przystanków autobusowych i tramwajowych. Planowane przedsięwzięcie umożliwi przejęcie części pasażerów przez transport kolejowy z transportu drogowego, co spowoduje spadek liczby pojazdów w ruchu drogowym — wpłynie to na oszczędności w kosztach zewnętrznych transportu, w tym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, emisji zanieczyszczeń do atmosfery, zmniejszenie liczby wypadków i kongestii, co będzie stanowiło istotną korzyść społeczną. Zgodnie z informacją przedstawioną w Aktualizacji Rezultatów Studium Wykonalności (ARSW) opracowanej dla całego projektu pn.: „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia — Warszawa Zachodnia”, przebudowa warszawskiej linii średnicowej i w konsekwencji przejęcie przez kolej pasażerów z transportu drogowego przyczyni się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla średnio o ok. 11 689 Mg rocznie” - będzie to stanowiło istotną korzyść społeczną. Ww. inwestycja ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko oraz umożliwi osiągnięcie parametrów technicznych wymaganych regulacjami: Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, przepisami UE, przepisami krajowymi, obowiązującymi normami. Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, co świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu, określonego mianem interesu społecznego. Ponadto, projekt pn.: „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia — Warszawa Zachodnia”, w ramach którego będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie został ujęty w dokumencie pn.: „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 - 2030 z perspektywą do 2040 roku”. Dokument ten był przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której przeprowadzone zostały konsultacje społeczne. W toku konsultacji zgłoszono ponad 800 uwag, jednak żadna z nich nie odnosiła się negatywnie do planowanej inwestycji. Dodatkowo, należy zwrócić uwagę na fakt, że w trakcie postępowania z udziałem społeczeństwa prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora w ramach oceny oddziaływania na środowisko, nie zostały zgłoszone skargi bądź negatywne wnioski związane z planowaną inwestycją, co pośrednio wskazuje, że niezbędność realizacji inwestycji jest dostrzegana nie tylko przez inwestora lecz również przez społeczeństwo. W związku z powyższym ww. przedsięwzięcie posiada duże znaczenie strategiczne, a jego realizacja jest związana z interesem społecznym. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności niniejszej decyzji będzie umożliwiło inwestorowi ubieganie się o uzyskanie dalszych decyzji administracyjnych niezbędnych dla procesu inwestycyjnego oraz będzie miało pozytywny wpływ na terminowość realizacji inwestycji, co leży zarówno w interesie społecznym jak i ważnym interesie strony. Ważny interes strony (inwestora) wiąże się również z faktem, iż inwestycja realizowana jest ze środków Unii Europejskiej, zaś uzyskanie niniejszej decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności umożliwi pozyskanie środków finansowych na wykonanie tego zamierzenia. Ponadto, planowana inwestycja przyczyni się również

do ochrony zdrowia i życia ludzkiego, gdyż jak wskazano powyżej, w wyniku jej realizacji nastąpi ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz emisji zanieczyszczeń do atmosfery pochodzących z transportu drogowego, jak również nastąpi zmniejszenie liczby wypadków drogowych i kongestii.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, skutkiem czego będzie ostateczność i prawomocność decyzji.

W przypadku zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania od decyzji I instancyjnej, strona nie może złożyć w tej sprawie również skargi do sądu administracyjnego.



**REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Arkadiusz Siembida

Załącznik:

- Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś

Otrzymują:

1. PKP PLK S.A. w Warszawie – za pośrednictwem pełnomocnika – Pana [REDACTED]
Pan Krzysztof Pietras
Dyrektor Regionu Centralnego
Centrum Realizacji Inwestycji
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Chodakowska 50, 03-816 Warszawa;
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Jana Kochanowskiego 21, 01-864 Warszawa;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Zarzecze 13B, 03-194 Warszawa.



Warszawa, dnia 25 lipca 2022 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.66.2021.MBR.28

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. z 2022 r. poz. 1029, ze zm.)

Przedsięwzięcie polega na przebudowie linii kolejowych na odcinku od przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście do stacji Warszawa Zachodnia. Łączna długość odcinka linii kolejowych objętych inwestycją (uwzględniając sumaryczną długość wszystkich odcinków linii kolejowych), na którym będą prowadzone prace torowe wynosi ok. 6 km.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnic: Wola, Ochota oraz Śródmieście w obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w powiecie warszawskim, w województwie mazowieckim.

Tabela 1. Zakres przestrzenny planowanego przedsięwzięcia

LK	Odcinek LK	Rodzaj linii	Dzielnica Miasta Stołecznego Warszawy	Prace torowe	
				Orientacyjny kilometraż	Orientacyjna długość LK [km]
2	Warszawa Zachodnia – Terespol	magistralna	Wola, Śródmieście	od km -2,150 do km 0,200	2,4
448	Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów	pierwszorzędna	Ochota, Wola, Śródmieście	od km -2,150 do km 0,170	2,3
47 (WKD)	Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Maz. Radońska	-	Ochota, Wola	od km 0,380 do km 1,670	1,3
SUMA					6,0

Zakres przestrzenny planowanej inwestycji obejmuje linie kolejowe nr 2, nr 448 oraz nr 47 [linia Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD)] od przystanku Warszawa Śródmieście wraz ze stacją Warszawa Centralna do okolic ul. Niemcewicza.

Do głównych celów przedmiotowego przedsięwzięcia można zaliczyć:

- polepszenie warunków eksploatacyjnych i ekonomicznych utrzymania ww. linii kolejowych;
- zwiększenie korzyści społecznych poprzez poprawę i rozbudowę infrastruktury technicznej oraz zwiększenie przepustowości linii;
- zwiększenie efektywności zarządzania oraz zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości;
- zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego poprzez uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie liczby klientów przez: lepszy komfort

i jakość podróży, zwiększenie bezpieczeństwa podróżnych, eliminację barier dla osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się, zwiększenie oferty przewozowej, poprawę estetyki obiektów, integrację z innymi środkami transportu;

- poprawę stanu środowiska;
- optymalizację kosztów energii poprzez racjonalne wykorzystanie urządzeń będących odbiornikami energii elektrycznej;
- podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wariant inwestycyjny (wariant rekomendowany przez inwestora) – wariant zakłada po przebudowie: na LK nr 2: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 90 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK nr 448: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 80 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK nr 47 (WKD): średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 60 km/h. W wariantcie tym nastąpi przebudowa układu geometrycznego układu torowego, przebudowa 1 stacji Warszawa Centralna oraz przebudowa przystanku osobowego Warszawa Ochota PKP i Warszawa – Ochota WKD, nastąpi także przebudowa systemu odwodnienia linii średnicowej (szlaku), peronów, stacji (przystanków). W wariantcie inwestycyjnym planowana jest m.in. rozbiórka istniejących i budowa 2 nowych wiaduktów drogowych nad LK nr 2, LK nr 47 (WKD) i LK nr 448, rozbiórka istniejących i budowa 2 nowych kładek dla pieszych w ramach przykrycia p.o. Warszawa Ochota, rozbiórka istniejących i budowa nowych ścian oporowych, przebudowa i rozbudowa tunelu na LK nr 2 (dalekobieżnego) i LK nr 448 (dla ruchu podmiejskiego); przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym); kompleksowa przebudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa lub zabezpieczenie licznych sieci: wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych, ciepłowniczych i wentylacyjnych wraz z przebudową ewentualnych obiektów technologicznych sieci w terenie.

W wariantcie inwestycyjnym (rekomendowanym przez inwestora) zakres prac będzie obejmował m.in.:

- roboty rozbiórkowe takie, jak: rozbiórka torów, rozjazdów, peronów, demontaż sieci trakcyjnej, urządzeń SRK, obiektów inżynierskich, obiektów kubaturowych;
- roboty ziemne związane z wymianą istniejących konstrukcji w zakresie do spodu konstrukcji (około 12 m poniżej poziomu terenu);
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 24 m poniżej spodu konstrukcji;
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich (w tym rozbiórkę częściową lub całościową wszystkich istniejących obiektów inżynierskich w celu wykonania prac związanych z przebudową zgodnie z projektem);
- przebudowę i budowę stacji i przystanków, w tym peronów;
- przebudowę/budowę układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem;
- oczyszczanie tłuczni (zapewnienie odpowiedniej frakcji) i uzupełnianie podsypki;
- wzmocnienie podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej;
- prace w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowa blokad liniowych i urządzeń stacyjnych);
- wykonanie nowych kabli zasilających i powrotnych z podstacji trakcyjnych;
- na peronach, w przejściach podziemnych dla pieszych, w głowicach stacyjnych - wykonanie nowego oświetlenia wraz z instalacjami elektroenergetycznymi;
- przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej służącej do przewodowej i bezprzewodowej łączności głosowej;
- budowę/przebudowę kanalizacji kablowej wraz z monitoringiem wizyjnym.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się przebudowę układu geometrycznego torów w celu dostosowania do przewidywanych w projekcie zmian funkcjonalnych na stacjach i przystankach. W związku z planowanymi pracami na liniach kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem konieczna będzie również przebudowa linii nr 47 należącej do Warszawskiej Kolei Dojazdowej

(WKD), na odcinku od km ok. 0,380 do ok. km 1,670. Zakres prac obejmował będzie zmiany geometrii linii w planie i profilu, a także przebudowę nawierzchni wraz z podtorzem i odwodnieniem. W zakres przebudowy będzie wchodził również punkt eksploatacyjny Warszawa Ochota WKD. W torach zostaną zastosowane trzy klasy nawierzchni z nowymi szynami na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej. Na stacji Warszawa Centralna zastosowana zostanie nawierzchnia bezpodsypkowa. Projektowane odwodnienie stacji włączone będzie do sieci wodno-kanalizacyjnej w lokalizacjach uzgodnionych z jej zarządcą (MPWiK). Odcinek linii biegnący w przekopie, przed wiaduktem w ciągu ul. Towarowej będzie odwodniony poprzez system drenokolektorów do gruntu i do sieci miejskiej. Odwodnienie peronów i obiektów inżynierskich planuje się prowadzić z wykorzystaniem miejskiej sieci kanalizacyjnej (MPWiK). W celu odprowadzenia całej ilości wód opadowych z przedstawionych zlewni, niezbędne będzie czasowe retencjonowanie opadu, np. w kanale retencyjnym o dobranej średnicy i długości. W ramach wariantu rekomendowanego przez inwestora przewiduje się prace na stacji Warszawa Centralna oraz przystankach osobowych Warszawa Ochota (wraz z WKD). Wariant rekomendowany przez inwestora zakłada: rozbiórkę istniejących i budowę 2 nowych wiaduktów drogowych, rozbiórkę istniejących i budowę 2 nowych kładek dla pieszych, rozbiórkę istniejących i budowę nowych ścian oporowych, przebudowę i rozbudowę tunelu kolejowego dla ruchu dalekobieżnego i dla ruchu podmiejskiego.

W ramach wariantu rekomendowanego przewiduje się następujące prace na obiektach inżynierskich m.in.:

- demontaż elementów wyposażenia obiektu;
- usunięcie instalacji znajdujących się na obiekcie;
- demontaż konstrukcji obiektu na podstawie zatwierdzonego projektu rozbiórki;
- rozbiórkę przyczółków;
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 24 m poniżej spodu konstrukcji;
- budowę nowych fundamentów i przyczółków;
- wykonanie izolacji oraz zasypek obiektu wraz z odwodnieniem;
- budowę fundamentów i podpór;
- budowę ustroju nośnego;
- wykonanie nawierzchni torowej i wymianę sieci trakcyjnej na obiektach;
- wyposażenie obiektu w kanały kablowe (SRK, teletechnika, elektroenergetyka), balustrady i inne elementy wg dokumentacji projektowej.

W ramach wariantu inwestycyjnego w zakresie sterowania ruchem kolejowym przewiduje się podział na dwa centra sterowania (CS) obejmujące cały projekt: Centrum Sterowania Warszawa Zachód i Centrum Sterowania Warszawa Wschód. Zakres prac obejmuje m.in. zainstalowanie komputerowej samoczynnej blokady liniowej z kontrolą niezajętości realizowaną poprzez liczniki osi na szlakach na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Wschodnia; zainstalowanie komputerowej blokady liniowej z kontrolą niezajętości realizowaną poprzez liczniki osi na pozostałych szlakach stycznych. Wiąże się to z montażem kabli i wykopami do głębokości około 1 m, w obszarze kolejowym, wzdłuż linii kolejowej; wykonanie kolejowej sieci teletechnicznej.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się wykonanie kompleksowej przebudowy sieci trakcyjnej, która obejmuje: konstrukcje wsporcze – zastosowanie konstrukcji bramkowych, słupów z wysięgiem przez dwa tory oraz słupów indywidualnych dwuteownikowych metalowych, o profilu zamkniętym lub strunobetonowych wirowanych; w zakresie sieci jezdnej trakcyjnej - demontaż istniejącej i budowę nowej sieci jezdnej; w zakresie sieci trakcyjnej sztywnej – w torach dalekobieżnych, podmiejskich oraz WKD przewiduje się sztywną sieć trakcyjną.

Tabela 2. Wykaz stacji i przystanków kolejowych na analizowanych liniach kolejowych oraz zakres prac obejmujących m.in.:

Nazwa stacji/przystanku	Nr linii kolejowej	Zakres prac w ramach wariantu rekomendowanego
<p>p.o. Warszawa Ochota i przystanek Warszawa Ochota WKD</p>	<p>448 i 47</p>	<ul style="list-style-type: none"> - poszerzenie peronu podmiejskiego i przesunięcie układu torowego wraz z peronem w kierunku północnym, co powoduje przesunięcie w kierunku północnym torów podmiejskich i dalekobieżnych, a tym samym poszerzenie wykopu linii średnicowej; - ingerencja w przystanek WKD obejmuje m.in. przebudowę układu torowego i peronu oraz ściany oporowej i zadaszenia; - przesunięcie w kierunku północnym schodów prowadzących na peron wraz z zabytkowym pawilonem, którego są integralną częścią; - przykrycie peronu w formie stropu żelbetowego opartego na bocznych pełnych ścianach żelbetowych pełnego na całej szerokości wykopu linii średnicowej pomiędzy wiaduktem ul. Towarowej i kładką pieszą w ciągu ul. Miedzianej, z otworem w stropie w rejonie zabytkowego pawilonu; - dostęp do peronów zapewniony za pomocą schodów tradycyjnych i schodów ruchomych; - dostęp dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych zapewniony dwoma windami zlokalizowanymi pomiędzy projektowanymi zespołami schodów; - wykonanie odwodnienia; - budowa jednego peronu dwukrawędziowego o wysokości 0,76 m;
<p>Stacja Warszawa Centralna</p>	<p>2</p>	<p>dostosowanie peronów do wysokości 0,76 m nad główką szyny (liczba peronów = 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - demontaż powierzchni peronowej; - obniżenie ścian peronowych poprzez przycięcie lub wykonanie nowych w przypadku złego ich stanu technicznego; - wykonanie nowych żelbetowych płyt peronowych; - wykonanie nowego torowiska; - wykonanie nowej sieci trakcyjnej; - wykonanie odwodnienia; - odtworzenie posadzek peronowych; - zabudowa urządzeń transportu pionowego (schody ruchome, travelatory, windy); - rozbiórka/przebudowa tuneli pocztowych; - budowa łącznika pod układem torowym umożliwiającego komunikację z peronów stacji w kierunku przystanku Warszawa Śródmieście i stacji metra Centrum.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916). Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalony o ok. 2,15 km w kierunku północno-wschodnim od granic inwestycji. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPnC-10A) zlokalizowany jest w odległości ok. 2,15 km w kierunku północno-wschodnim od terenu inwestycji.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida
Arkadiusz Siembida

