



Warszawa, dnia 15 grudnia 2022 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.139.2020.DF.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 ooś”) oraz 108 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29 grudnia 2020 r., znak: IOS1-4421-11.13/20, 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 nr 2 i nr 448 na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście” realizowanego w ramach projektu "Prace nad linią 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 nr 2 i nr 448 na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnic: Śródmieście, Praga Południe i Praga Północ w obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w powiecie warszawskim, w województwie mazowieckim.

Tabela 1. Zakres przestrzenny planowanego przedsięwzięcia

Lp.	Odcinek LK	Rodzaj linii	Prace torowe
1	LK2 Warszawa Zachodnia - Terespol	magistralna	0,200 – 2,800 tor 1 i 2
2	LK 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów	pierwszorzędna	0,170 – 2,800 tor 1 i 2

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. w dni słoneczne i wietrzne w celu ograniczenia wtórnego pylenia plac budowy zraszać wodą;
- 1.2.2. ograniczać prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy i ilość koniecznych manewrów zawracania na placu budowy;
- 1.2.3. przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących sypkie materiały;
- 1.2.4. osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
- 1.2.5. prace stanowiące uciążliwość akustyczną (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych np. prac wymagających zachowania ciągłości robót), w sąsiedztwie miejsc ochrony akustycznej wykonywać w porze dziennej (od 6:00 do 22:00). 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;
- 1.2.6. do realizacji przedsięwzięcia wykorzystywać sprzęt i urządzenia sprawne technicznie, eksploatowane i konserwowane w sposób prawidłowy, które zapewnią zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw; o najmniejszej możliwej uciążliwości akustycznej; wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju;
- 1.2.7. zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe lokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy podlegającej ochronie akustycznej. 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;
- 1.2.8. opracować i wdrożyć taki plan robót, aby w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały w pobliżu zabudowań mieszkalnych jednocześnie oraz aby zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów);
- 1.2.9. zastosować absorbery przyszynowe w poniższej lokalizacji, które ograniczą emisję hałasu o co najmniej 2 dB:

oznaczenie	początek km ok.	koniec km ok.	długość [m]
A-1	1,855	1,975	120

- 1.2.10. odpady powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia, należy zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich i na bieżąco przekazywać uprawnionym podmiotom;
- 1.2.11. 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;
- 1.2.12. 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;
- 1.2.13. 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;
- 1.2.14. 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;
- 1.2.15. 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 ochrony zwierząt objętych ochroną gatunkową;
- 1.2.16. zaplecza budowy, tymczasowe drogi technologiczne, bazę materiałową należy lokalizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed przedostaniem się substancji szkodliwych do środowiska gruntowo – wodnego;
- 1.2.17. zapleczy budowy i baz materiałowych nie należy lokalizować w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004;
- 1.2.18. podczas prac rozbiórkowych i budowlanych zapewnić stały nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy będzie się składał ze specjalistów posiadających wiedzę z zakresu ornitologii, chiropterologii, herpetologii, ichtiologii, fitosocjologii/ botaniki, dendrologii i teriologii oraz doświadczenie adekwatne do zakresu czynności wskazanych w pkt. 1.2.4.1-1.2.4.10. W ramach nadzoru przyrodniczego będą systematycznie monitorowane obowiązki Wykonawcy wynikające z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nadzór przyrodniczy powinien w szczególności obejmować:
 - 1.2.18.1. kontrole procesu migracji zwierząt (zwłaszcza w obszarze korytarza ekologicznego - Dolina środkowej Wisły GKPnC-10A), miejsc rozmnażania lub czasowego przebywania gatunków, w tym w szczególności gatunków i ich siedlisk podlegających ochronie, które są zagrożone bądź mogą zostać zniszczone w wyniku realizacji robót;
 - 1.2.18.2. regularne inspekcje wykopów oraz okresowych zastoisk wody powstałych na placu budowy pod kątem obecności w nich małych ssaków, płazów lub gadów, przeciwdziałanie powstawaniu zastoisk wodnych, które mogą być ewentualnie wykorzystywane przez płazy jako siedlisko lęgowe oraz nadzór nad przenoszeniem, bądź bezpośrednio uczestnictwo w przenoszeniu zwierząt do środowiska zastępczego poza granice prowadzenia prac budowlanych;
 - 1.2.18.3. w przypadku konieczności przenoszenia gatunków chronionych lub konieczności zniszczenia siedlisk rozrodczych, kryjówek, miejsc żerowania, odpoczynku gatunków chronionych, w związku z prowadzeniem prac polegających na wycince drzew,

- krzewów oraz prac rozbiórkowych, uzyskanie stosownej decyzji właściwego organu w sprawie zezwolenia na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych zgodnie z ustawą o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2022 r. poz. 916, ze zm.);
- 1.2.18.4. stały nadzór przyrodniczy nad pracami związanymi z usuwaniem drzew i krzewów oraz pracami budowlanymi w nurcie rzeki Wisły;
 - 1.2.18.5. przeprowadzenie szkoleń lub instruktażu dla pracowników w zakresie ochrony przyrody;
 - 1.2.18.6. zabezpieczenie przed mechanicznym zniszczeniem pni i systemów korzeniowych drzew i krzewów narażonych na uszkodzenie;
 - 1.2.18.7. udział w uzgadnianiu lokalizacji zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, nowych dróg technologicznych, placów manewrowych, miejsc postojowych, placów magazynowania odpadów, itp.;
 - 1.2.18.8. sporządzanie raportów kwartalnych z wykonanych działań, rekomendacji dla wykonawcy, stwierdzonych zagrożeń, itp. w formie opisowej i dokumentacji fotograficznej;
- 1.2.19. prace związane z usunięciem drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 września. W przypadku konieczności zachowania procesu i technologii prac budowlanych, dopuszcza się usunięcie drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków pod warunkiem prowadzenia czynności pod nadzorem ornitologicznym oraz wykluczenia czynnych stanowisk gatunków podlegających ochronie i/lub uzyskana stosownych decyzji wynikających z przepisów odrębnych;
 - 1.2.20. drzewa i krzewy na placu budowy nieprzewidziane do usunięcia zabezpieczyć zgodnie ze sztuką ogrodniczą;
 - 1.2.21. na placu budowy w pobliżu drzew przewidzianych do zachowania oraz w zasięgu ich systemu korzeniowego i rzutu korony zakazuje się parkowania i poruszania pojazdów i ciężkiego sprzętu, dodatkowo zakazuje się magazynowania odpadów i materiałów budowlanych w obrysie koron drzew;
 - 1.2.22. w przypadku konieczności lokalizacji dróg dojazdowych w zasięgu rzutu koron drzew zabezpieczyć powierzchnię gruntu przed możliwością jego ząszczenia poprzez zastosowanie płyt o nośności dostosowanej do wagi pojazdów poruszających się tą drogą. Po zakończeniu prac budowlanych teren doprowadzić do stanu poprzedniego;
 - 1.2.23. w przypadku konieczności wykonania prac ziemnych w zasięgu systemu korzeniowego drzew, wszelkie prace wykonywać bez użycia sprzętu ciężkiego. Roboty ziemne w odległości mniejszej niż 4 m od pnia prowadzić ręcznie. Ewentualne cięcia korzeni przeprowadzić w miarę możliwości jednym cięciem przy pomocy ostrych narzędzi;
 - 1.2.24. odsłonięte systemy korzeniowe podczas prac ziemnych zabezpieczyć przed przesuszeniem lub przemarznięciem;
 - 1.2.25. rejon prac należy zabezpieczyć w sposób eliminujący możliwość przedostanie się zanieczyszczeń stałych do rzeki Wisły, zwłaszcza podczas prac rozbiórkowych;
 - 1.2.26. należy stosować taką organizację pracy aby zachować drożność zidentyfikowanego wzdłuż prawego brzegu Wisły szlaku migracji ssaków. Harmonogram prac należy uzgodnić ze specjalistą posiadającym wiedzę z zakresu teriologii, pełniącym nadzór przyrodniczy nad pracami;
 - 1.2.27. należy zapewnić przepływ rzeki Wisły podczas planowanych prac budowlanych;
 - 1.2.28. podejmować działania zapobiegające powstawaniu zastoisk wodnych. Przed likwidacją wszelkich zastoisk wodnych i podmokłości lub zasypaniem wykopów, teren należy sprawdzić pod kątem obecności płazów oraz innych gatunków chronionych. Napotkane osobniki odłowić, a następnie uwolnić na stanowiskach zastępczych. Prace realizować z zastosowaniem przepisów odrębnych;
 - 1.2.29. na etapie budowy oraz na etapie eksploatacji inwestycji (jeżeli nie wykluczają tego przepisy odrębne) stosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne, np. lampy sodowe lub LED. Lampy powinny bezwarunkowo posiadać szczelne obudowy.;
 - 1.2.30. prace związane z rozbiórką elementów mostu znajdujących się w nurcie rzeki, renowacją podpór w nurcie rzeki, budową podpór tymczasowych należy prowadzić poza okresem tarła

- różanki, kozy, bolenia (tj. marzec-czerwiec). Dopuszcza się prace w w/w okresie, pod warunkiem prowadzenia prac pod nadzorem ichtiologa;
- 1.2.31. zdjętą urodzajną warstwę gleby zdeponować w przyzmac, zabezpieczyć przed przesuszeniem w czasie składowania i wykorzystać do rekultywacji terenu inwestycji po zakończeniu jej realizacji;
 - 1.2.32. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
 - 1.2.33. zaplecze budowy, tymczasowe magazyny odpadów i substancji chemicznych oraz zbiorniki bezodpływowe na ścieki bytowe zlokalizować na uszczelnionej powierzchni, poza terenami o wysokiej przepuszczalności oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią;
 - 1.2.34. w przypadku lokalizacji ww. magazynów odpadów i substancji chemicznych oraz zbiorników bezodpływowych na ścieki bytowe w obrębie terenów zagrożonych powodzią, uzyskać wymagane prawem pozwolenia;
 - 1.2.35. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
 - 1.2.36. naprawy sprzętu prowadzić w bazach transportowych, poza zapleczem budowy, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem;
 - 1.2.37. nie lokalizować zaplecza budowy w granicach obszarów wrażliwych, np. międzywala Wisły po stronie praskiej oraz w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004;
 - 1.2.38. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
 - 1.2.39. w trakcie realizacji wyposażyć inwestycję w przenośne sanitariaty dla pracowników budowlanych (zbiorniki bezodpływowe); zbiorniki systematyczne opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty;
 - 1.2.40. w przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania na terenie inwestycji, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, wody z odwodnienia odprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 1.2.41. prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
 - 1.2.42. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych; odkład wykorzystać w obrębie terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania;
 - 1.2.43. zanieczyszczony grunt przekazywać uprawnionym podmiotom do jego transportu i właściwego dalszego zagospodarowania;
 - 1.2.44. nie prowadzić prac realizacyjnych w okresach stanu alarmowego na wodowskazie oraz w trakcie trwania powodzi;
 - 1.2.45. w przypadku wystąpienia ww. stanu alarmowego na wodowskazie, przed wstrzymaniem prac realizacyjnych, front robót zabezpieczyć przed rozmyciem i uszkodzeniem oraz usunąć sprzęt budowlany z rejonu wykonywanych prac;
 - 1.2.46. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia niezaczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu przedmiotowej inwestycji odprowadzać powierzchniowo do gruntu w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmienną stan wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich;
 - 1.2.47. podczas prac rozbiórkowych zabezpieczyć wody na rzece Wisła przed zanieczyszczeniem, np. poprzez siatkę podwieszaną pod obiektem lub ponton stalowy;
 - 1.2.48. nie dopuścić do zanieczyszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego, w tym rowów melioracyjnych, bez uprzedniego wykonania nowego systemu; przebudowę systemu odwadniającego prowadzić zgodnie z uzyskanymi warunkami od zarządcy/właściciela urządzenia;
 - 1.2.49. powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z terenu mostu średnicowego odprowadzać poprzez wpusty odwodnieniowe do kolektora zbiorczego, a następnie do urządzenia podczyszczającego usytuowanego przy przyczółkach i na filarach; po

podczyszczeniu wody odprowadzać do rzeki Wisły, na warunkach uzyskanych w pozwoleniu wodnoprawnym;

- 1.2.50. podczas eksploatacji inwestycji wody opadowe i roztopowe z terenu obiektów inżynierskich (poza mostem średnicowym) odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacyjnej, na warunkach uzyskanych od zarządcy ww. sieci;
- 1.2.51. na etapie eksploatacji inwestycji wody opadowe i roztopowe z linii średnicowej (szlaku), peronów i stacji (przystanków) odprowadzać: powierzchniowo do gruntu (z nasypów), poprzez umocnione rowy przytorowe oraz system drenarski. Odwodnienie włączyć do sieci wodno-kanalizacyjnej na warunkach uzyskanych od zarządcy sieci. W przypadku odwodnienia do gruntu wody odprowadzać 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;
- 1.2.52. urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe utrzymywać w pełnej sprawności; dokonywać regularnych przeglądów, konserwacji i prac utrzymaniowych;
- 1.2.53. w trakcie prowadzenia prac budowlanych na powierzchni terenu należy ograniczyć 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;
- 1.2.54. należy opracować program gospodarki odpadami powstającymi w trakcie budowy, w tym odpadów niebezpiecznych, uwzględniający ich selektywną zbiórkę, przewidzieć miejsce zwałki mas ziemi pochodzącej z wykopów oraz ustalić trasy ich wywozu – trasę należy opracować w sposób umożliwiający minimalizację negatywnego wpływu transportu na obiekty chronione akustycznie;
- 1.2.55. w fazie eksploatacji należy zapewnić możliwość selektywnej zbiórki powstałych odpadów.

2. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia 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. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej:

Na inwestora nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do użytkowania i przedstawić jej wyniki odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do użytkowania.

Kontrolne pomiary hałasu należy wykonać w szczególności w punktach zlokalizowanych w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka linii kolejowej, na wysokości pierwszej linii zabudowy podlegającej ochronie akustycznej.

W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym i zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane (nie będzie możliwości technicznych, technologicznych i organizacyjnych), należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

5. Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 30 grudnia 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 29 grudnia 2020 r., znak: IOS1-4421-11.13/20, 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 § 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 dniu 18 lutego 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie (zwany dalej „Regionalnym Dyrektorem”) uzyskał opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „PGW WP”) z dnia 18 lutego 2021 r., znak: WA.RZŚ.435.1.64.2021.KZ, stwierdzającą brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz wskazującą na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, dotyczących realizacji planowanego zamierzenia. Regionalny Dyrektor nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunku 1) stanowiska PGW WP. Powyższy zapis został uwzględniony przez Regionalnego Dyrektora w pkt. 1.2.6 sentencji niniejszej decyzji. Pozostałe zaproponowane przez organ opiniujący obostrzenia Regionalny Dyrektor w całości uwzględnił, uznając je za zasadne wobec możliwych do wystąpienia oddziaływań na środowiska oraz adekwatne do skali i charakteru planowanej inwestycji. Warunki te zostały zawarte w pkt. 1.2.32 – 1.2.52 sentencji niniejszej decyzji.

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PPIS”) z dnia 24 marca 2021 r. (data wpływu do tutejszego organu – 31 marca 2021 r.), znak: ZNS.7121.21.2021.3.JR, stwierdzającą potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem emisji hałasu do środowiska.

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 6 maja 2021 r. wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.9, 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.

Działając zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy ooś, w dniu 9 czerwca 2021 r. Regionalny Dyrektor wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.11, którym zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu ooś.

W dniu 23 grudnia 2021 r. Wnioskodawca przedłożył raport ooś. Tym samym ustąpiła przyczyna uzasadniająca zawieszenie postępowania. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor postanowieniem z dnia 3 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.13, podjął zawieszony postępowanie administracyjne.

Po zapoznaniu się i szczegółowej analizie przedłożonej wraz z raportem ooś dokumentacji, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 10 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.15, wezwał inwestora

do uzupełnienia raportu ooś. W dniu 21 stycznia 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo, znak: IRRK1/11/4.222.53.19.2.2021.IRE-00846-I, przy którym wnioskodawca przekazał uzupełniony raport ooś.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 25 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.18, 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 18 lutego 2022 r., znak: ZNS.7123.2.2022.1.JR, którym PPIS wezwał Regionalnego Dyrektora do uzupełnienia raportu ooś.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor pismami z dnia 10 marca 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.19 oraz z dnia 6 lipca 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.20, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków merytorycznych raportu ooś oraz w zakresie wskazanym w wezwaniu PPIS z dnia 18 lutego 2022 r., znak: ZNS.7123.2.2022.1.JR. Przedmiotowe uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu w dniu 2 czerwca 2022 r. przy piśmie z maja 2022 r., znak: IRRK1/11/4.222.26.5.2022.IRE-00846-I, w dniu 28 lipca 2022 r. przy piśmie z 27 lipca 2022 r., znak: IRRK1/11/4.222.6.21.2022.IRE-00846-I, oraz w dniu 29 lipca 2022 r. przy piśmie z dnia 29 lipca 2022 r., znak: IRRK1/11/4.222.6.22.2021.IRE-00846-I.

Po skompletowaniu materiału dowodowego w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 10 sierpnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.21, przekazał PPIS uzupełnienia raportu ooś w odpowiedzi na wezwanie z dnia 18 lutego 2022 r., znak: ZNS.7123.2.2022.1.JR, oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska, zgodnie z wystąpieniem z dnia 25 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.139.2020.DF.18. W dniu 8 września 2022 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię PPIS z dnia 6 września 2022 r., znak: ZNS.7123.2.2022.2.JR, pozytywnie opiniującą ww. przedsięwzięcie i zgłaszającą warunki dla jego realizacji. Regionalny Dyrektor nie uwzględnił w niniejszej decyzji warunku 1, 2, 6 stanowiska PPIS. Powyższe zapisy zostały uwzględnione przez Regionalnego Dyrektora w pkt. 1.2.5, 1.2.7, 1.2.9 sentencji niniejszej decyzji. Pozostałe zaproponowane przez organ opiniujący obostrzenia Regionalny Dyrektor w całości uwzględnił, uznając je za zasadne wobec możliwych do wystąpienia oddziaływań na środowiska oraz adekwatne do skali i charakteru planowanej inwestycji. Warunki te zostały zawarte w pkt. 1.2.53 – 1.2.55 sentencji niniejszej decyzji.

W raporcie ooś 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: maksymalną prędkość projektowaną dla transportu pasażerskiego: 80 - 90 km/h; na LK nr 448: maksymalną prędkość projektowaną dla transportu pasażerskiego: 60 - 80 km/h, stacje i przystanki 60 km/h.. W wariantcie tym nastąpi przebudowa układu geometrycznego układu torowego, przebudowa 1 przystanku osobowego Warszawa Śródmieście na stację, budowa 2 nowych przystanków osobowych w rejonie ronda de Gaulle'a oraz pomiędzy ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie oraz wyłączenie 1 przystanku Warszawa Powiśle z funkcji handlowej. Nastąpi także przebudowa systemu odwodnienia linii średnicowej (szlaku), peronów, stacji (przystanków), obiektów inżynierskich, zastosowane zostaną urządzenia podczyszczające. W wariantcie inwestycyjnym planowana jest m.in. przebudowa tunelu średnicowego dla ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego, budowa 1 nowego wiaduktu kolejowego oraz rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich; przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym); przebudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa lub zabezpieczenie licznych sieci: wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych, ciepłowniczych;
- wariant alternatywny (racjonalny wariant alternatywny) – prędkości pociągów po przebudowie, prognozowane natężenie, odwodnienia, SRK, sieci trakcyjnej i kolizji z uzbrojeniem będą takie same, jak w wariantcie rekomendowanym przez inwestora; w wariantcie alternatywnym planowany jest m.in. remont 2 przystanków osobowych (Warszawa Śródmieście, Warszawa Powiśle), przebudowa tunelu średnicowego dla ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego bez zmian w geometrii/wymiarów tunelu oraz rozbiórka i budowa nowych obiektów inżynierskich.

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 kubaturowych;
- roboty ziemne związane z wymianą istniejących konstrukcji w zakresie do spodu konstrukcji (w odniesieniu do tunelu spód istniejącej konstrukcji około 15 m poniżej poziomu terenu, głębokie fundamentowanie do 24 m poniżej poziomu terenu);
- przebudowa i budowa peronów;
- przebudowa/budowa układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem; oczyszczanie (zapewnienie odpowiedniej frakcji) i uzupełnienie podsypki;
- wzmocnienie podtorza poprzez wybudowanie warstwy ochronno – filtracyjnej;
- przebudowa systemu odwodnienia;
- wzmocnienie nasypów;
- przebudowa tunelu średnicowego;
- przebudowa i budowa obiektów inżynierskich (w tym rozbiórka częściowa lub całościowa wszystkich istniejących obiektów inżynierskich);
- budowa 2 nowych przystanków osobowych (robocze nazwy: warszawa de Gaulle’a i Warszawa Solec);
- wyłączenie z funkcji handlowej przystanku Warszawa Powiśle;
- przebudowa przystanku Warszawa Śródmieście – zmiana funkcji z przystanku na stację (w odniesieniu do przystanku spód konstrukcji około 15 m poniżej poziomu terenu, głębokie fundamentowanie do 24 m poniżej poziomu terenu);
- przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowanie ruchem kolejowym);
- Przebudowa sieci trakcyjnej;
- 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;
- przebudowa infrastruktury telekomunikacyjnej służącej do przewodowej i bezprzewodowej łączności głosowej;
- budowa/przebudowa kanalizacji kablowej.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się przebudowę układu geometrycznego torów w celu dostosowania do przewidywanych w projekcie zmian funkcjonalnych na stacjach i przystankach. Zakres prac obejmował będzie zmiany geometrii linii w planie i profilu, a także przebudowę nawierzchni wraz z podtorzem i odwodnieniem. W torach zostaną zastosowane nowe szyny na podkładach strunobetonowych na nawierzchni tłuczniowej. Na przystanku Warszawa Śródmieście, przystanku osobowym podziemnym w rejonie ronda de Gaulle’a oraz w tunelu średnicowym na LK 2 i LK 448 zastosowana zostanie nawierzchnia bezpodsypkowa.

Projektowane odwodnienie linii średnicowej (szlaku) odbywać się będzie do gruntu, głównie po zadarnionych zboczach nasypów, z wykorzystaniem istniejących krótkich odcinków rowów przytorowych. Odwodnienie peronów, stacji (przystanków) i szlaków odbywać się będzie powierzchniowo do gruntu (z nasypów), poprzez umocnione rowy przytorowe oraz system drenarski. Odwodnienie włączone będzie do sieci wodno-kanalizacyjnej w lokalizacjach uzgodnionych z jej zarządcą (MPWiK). Odwodnienie obiektów inżynierskich (poza mostem średnicowym) będzie do miejskiej sieci kanalizacyjnej (MPWiK). W celu odprowadzenia całej ilości wód opadowych z przedstawionych zlewni, niezbędne będzie czasowe retencjonowanie opadu, np. w zbiorniku lub w kanale retencyjnym o dobranej średnicy i długości. Woda z mostu średnicowego będzie odprowadzana za pomocą kolektora zbiorczego, poprzez urządzenia podczyszczające do rzeki Wisły.

W ramach wariantu rekomendowanego przez inwestora przewiduje się przebudowę 1 przystanku Warszawa Śródmieście, budowa 2 nowych przystanków osobowych w rejonie ronda de Gaulle’a oraz pomiędzy ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie, Wyłączenie 1 przystanku Warszawa Powiśle z funkcji handlowej. Wariant rekomendowany przez inwestora zakłada: przebudowę tunelu średnicowego dla ruchu dalekobieżnego (tunel średnicowy na LK2) i podmiejskiego (tunel średnicowy na LK448)

oraz rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich tj.: wiaduktu (estakady) kolejowego pomiędzy ul. L. Kruczkowskiego i ul. Solec LK2, wiaduktu kolejowego nad ul. L. Kruczkowskiego LK448, Wiaduktu kolejowego nad ul. Solec LK448, wiaduktu kolejowego (estakady) pomiędzy ulicami Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie LK2 i 448 (budowa nowego), 2 wiaduktów kolejowych nad zachodnią jezdnią ul. Wybrzeże Kościuszkowskie LK2 i LK448, 2 wiaduktów kolejowych nad wschodnią jezdnią ul. Wybrzeże Kościuszkowskie LK2 i LK448 (rozbiórka), mostu średnicowego LK2 i LK448 (dwa obiekty), 2 wiadukty kolejowe nad ul. Wybrzeże Szczecińskie na LK2 i LK448 (rozbiórka).

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

- Warszawa Śródmieście, Warszawa Powiśle – remont 2 przystanków osobowych,
- Przebudowa tunelu średnicowego dla ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego bez zmian w geometrii/wymiana tunelu
- Rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich.

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

Raport oś 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 oś 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 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, wyższe standardy obsługi pasażerskiej i towarowej), krajobraz (większy walor estetyczny stacji i przystanków osobowych, obiektów inżynierskich) niż w wariantcie alternatywnym.

Z uwagi na planowaną przebudowę układu torowego, przebudowę i budowę przystanków, przebudowę tunelu średnicowego oraz przebudowę i budowę obiektów inżynierskich oraz innych elementów objętych zadaniem przewiduje się potrzebę przebudowy lub zabezpieczenie licznych sieci:

wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych.

Zgodnie z treścią raportu oos, 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, w tym przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Doliny Środkowej Wisły, 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 oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Są to:

- 1) inwestycja 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”;
- 2) inwestycja pn. „Przebudowa linii kolejowych od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie oraz budowa nowej linii kolejowej łączącej linie kolejowe nr 7 i 9” realizowanego w ramach projektu: „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia”
- 3) 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.

Z raportu oos wynika, iż planowane przedsięwzięcie położone jest w granicach obszarów wpisanych do rejestru zabytków. Na terenie linii średnicowej objętej planowanym przedsięwzięciem i w bezpośrednim jej sąsiedztwie znajdują się elementy infrastruktury kolejowej, takie jak: przystanki kolejowe oraz obiekty inżynierskie (wiadukty i most średnicowy), które znajdują się w gminnej ewidencji zabytków m.st. Warszawy oraz częściowo w rejestrze zabytków tj. dworzec Warszawa Śródmieście, Al. Jerozolimskie 50; przystanek Warszawa Powiśle. W najbliższym sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia odnotowano również obiekty, które są w toku postępowania do wpisania do rejestru zabytków: 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 zasięgu potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia występuje archeologiczny zabytek nieruchomy (teren objęty ulicami Prusa, Czerniakowską, Smolną, al. 3-Maja, Wioślarską, Solec: osadnictwo średniowieczne i nowożytnie). Planowane przedsięwzięcie będzie pod stałym nadzorem archeologicznym oraz będzie kierowane przez osoby uprawnione do kierowania pracami przy zabytkach nieruchomych. Głównym celem nadzoru będzie bieżąca kontrola zakresu inwestycji w obrębie zabytków nieruchomych oraz stanowisk archeologicznych w trakcie i przed wykonaniem prac ziemnych. W przypadku odkrycia zostaną znaleziska archeologiczne, Wojewódzki Konserwator Zabytków może nakazać przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych.

Zgodnie z raportem o oś, na etapie realizacji inwestycji podstawowym źródłem oddziaływania na zabytki będą wibracje (drżania). Drżania 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 potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia występuje archeologiczny zabytek nieruchomy (teren objęty ulicami Prusa, Czerniakowską, Smolną, al. 3-Maja, Wioślarską, Solec: osadnictwo średniowieczne i nowożytne). 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 częściowo w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przedsięwzięcie częściowo przebiegać będzie również przez korytarz ekologiczny - Dolina środkowej Wisły GKPnC-10A.

Linie kolejowe objęte planowanym przedsięwzięciem przebiegają głównie przez tereny silnie przekształcone przez człowieka, w tym w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej, za wyjątkiem odcinka z rzeką Wisłą i siedliskiem wykształconym na jej prawym brzegu. Ogólnie teren na analizowanym odcinku przedsięwzięcia porośnięty jest roślinnością ruderalną, typową dla siedlisk silnie przekształconych znajdujących się po obu stronach linii kolejowych. W składzie gatunkowym dominuje klon jesionolistny występujący praktycznie wszędzie w postaci młodych drzew lub podrostów oraz robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia* często występująca wzdłuż nasypu kolejowego praktycznie na całym odcinku. W mniejszym stopniu teren porastają również: klony zwyczajne, jesiony pospolite, topole osiki, topole czarne, dęby szypułkowe, wiązy pospolite, drzewa owocowe (dzikie jabłonie, śliwa mirabelka, dzika grusza). Wśród krzewów dominują takie gatunki jak: dziki bez czarny, dzika róża, śnieguliczka, głóg. Powszechnie występującym gatunkiem inwazyjnym wzdłuż linii kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem jest również nawłóć późna *Solidago gigantea*. Wzdłuż analizowanych linii kolejowych drzewa, płoty i ogrodzenia porasta miejscami winobluszcz zaroślowy *Parthenocissus inserta*. Ponadto w obszarze inwentaryzacji na etapie przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono żadnych stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych, mszaków, grzybów i porostów.

Według przedłożonej dokumentacji usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum i będzie prowadzone głównie ze względu na zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W mniejszym stopniu konieczność prowadzenia wycinki wynika z przebudowy infrastruktury kolejowej. Planowane przedsięwzięcie wiąże się z usunięciem drzewostanu stanowiącego fragmentarycznie siedlisko przyrodnicze 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe w otoczeniu mostu średnicowego (prawy brzeg rzeki Wisły). Łęgi występują w dolinie Wisły na tzw. Praskim Brzegu. Reprezentowane są przez zbiorowisko *Salicetum albo-fragilis*. W warstwie drzew występują wierzby – biała *Salix alba* i krucha *Salix fragilis*, a w podszyciu wierzba trójpręcikowa *Salix triandra* i wiciowa *Salix viminalis*. Jako gatunki towarzyszące pojawiają się tu topole – szara *Populus x canescens* i czarna *Populus nigra*. Stałym elementem drzewostanu jest liczny klon jesionolistny *Acer negundo*. W runie występują przede wszystkim gatunki nitrofilne, głównie z klasy *Artemisietea vulgaris* zwłaszcza z

rzędów – *Glechometalia* i *Convolvulitia*. Rosną tu m.in.: jasnoty *Lamium sp.*, jeżyny *Rubus sp.*, bluszczyk kurdybanek *Glechoma hederacea*, podagrycznik pospolity *Aegopodium podagraria*, pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica* i trybula leśna *Anthriscus sylvestris*. W miejscach wilgotnych występują m.in.: tojeść pospolita *Lysimachia vulgaris*, rzepicha ziemnowodna *Rorippa amphibia*, żywokost lekarski *Symphytum officinale*, jaskier rozłogowy *Ranunculus repens* i mozga trzciniowata *Phalaris arundinacea*. W dokumentacji oceniono stan siedliska jako niezadawalający (U1) ze względu na: brak starodrzewu oraz obecność obcych gatunków (m.in. klon jesionolistny *Acer negundo*, niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora*, przymiotno kanadyjskie *Conyza canadensis*).

Ponadto, zakres planowanych prac może wpływać na zmętnienie wód powierzchniowych podczas budowy podpór tymczasowych mostu w nurcie rzeki. Emisje zanieczyszczeń do wód powierzchniowych związanych z ingerencją w wyniku przebudowy podpór nurtowych i budowy podpór tymczasowych będą chwilowe i ustąpią po zakończeniu robót. Zgodnie z dokumentacją, realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z zastosowaniem trwałych poprzecznych przeszkód na rzece na etapie budowy, eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji.

Na potrzeby sporządzenia dokumentacji Inwestor wykonał inwentaryzację przyrodniczą. W dokumentacji sprawy wskazano, iż mimo sprzyjających warunków pogodowych, nie odnotowano gatunków bezkręgowców objętych ochroną ścisłą, rzadkich czy też będących na listach gatunków zagrożonych podczas prac inwentaryzacyjnych. Z gatunków chronionych pojedynczo odnotowywany był ślimak winniczek *Helix pomatia*. Jednocześnie nie stwierdzono drzew mogących być miejscami występowania zarówno pachnicy sp. *Osmoderma sp.*, jak i innych chronionych i rzadkich gatunków saproksylicznych. Inwentaryzacja nie wykazała w analizowanym obszarze występowania płazów i gadów. Nie przewiduje się śmiertelności w wyniku kolizji z pociągami w przypadku herpetofauny w przypadku obu wariantów, gdyż na odcinkach objętych Raportem nie stwierdzono żadnych szlaków migracji płazów ani siedlisk rozrodczych. Ponadto, w zasięgu 150 m od planowanego przedsięwzięcia odnotowano 2 gatunki ryb objętych w Polsce ochroną częściową: koza *Cobitis taenia* (1 stanowisko), różanka *Rodheus sariceus* (1 stanowiska) oraz 1 gatunek z Zał. II Dyr. Siedliskowej: boleń *Aspius aspius* (1 stanowisko). Omawiane gatunki stwierdzono odpowiednio: koza - stanowisko w km 2,530 (strona lewa) w odległości ok. 45 m od LK2; różanka - stanowisko w km 2,535 (strona lewa) w odległości ok. 27 m od LK2, boleń - stanowisko w km 2,510 (strona lewa) w odległości ok. 20 m od LK2. W tożsamej odległości, tj. 150 m od planowanego przedsięwzięcia odnotowano 40 gatunków ptaków (110 stanowisk) objętych ochroną. Stwierdzono 33 gatunki ptaków podlegające ochronie ścisłej, w tym 3 gatunki dodatkowo wymienione w załączniku I dyrektywy 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywy Ptasiej). Są to: czapla biała *Egretta alba*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo* i dzięcioł czarny *Dryocopus martius*. Wśród gatunków najbardziej rozpowszechnionych, występujących na największej liczbie stanowisk odnotowano bogatkę, kawkę, pliszkę siwą, gołębia miejskiego, wronę siwą i wróbla. W promieniu 150 m od planowanego przedsięwzięcia odnotowano również 6 gatunków ssaków (bez nietoperzy), z czego 2 gatunki podlegające ochronie częściowej (bóbr europejski *Castor fiber* i wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*). Prawostronny brzeg rzeki Wisły stanowi korytarz migracji dla dużych ssaków (część korytarza ekologicznego GKPnC-10A Dolina Środkowej Wisły), przy czym podczas badań nie stwierdzono tropów dużych ssaków, dla których wyznaczono korytarze ekologiczne. W pobliżu mostu kolejowego stwierdzono jedynie tropy sarny, lisa czy dzika. Kolejną grupą zwierząt zinwentaryzowanych w buforze 150 m od planowanego przedsięwzięcia to gatunki nietoperzy w tym m.in. osobniki z rodzaju *Myotis sp.* i gatunków takich jak borowiec wielki *Nyctalus noctula* czy karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*. Wszystkie gatunki nietoperzy objęte są ochroną ścisłą, nie odnotowano gatunków zagrożonych lub rzadkich, wszystkie gatunki znajdują się w IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej. Nie stwierdzono tu kryjówek letnich i zimowych oraz potencjalnych siedlisk nietoperzy w obiektach inżynierskich oraz drzewach. Do najcenniejszych obszarów dla chiropterofauny zaliczono odcinek w dolinie rzeki Wisły w obszarze Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły.

Przy obecnym stanie scharakteryzowanej chiropterofauny nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie budowy na nietoperze i ich miejsca rozrodcze, zimowiska, miejsca żerowania. Nie stwierdzono również żadnych istotnych szlaków migracji nietoperzy w rejonie planowanych robót. Nie przewiduje się także negatywnego wpływu na etapie budowy w zakresie

fragmentacji lub zniszczenia siedlisk ryb oraz siedlisk lęgowych ptaków. Nie stwierdza się również negatywnego wpływu na stanowiska chronionych gatunków ssaków, w tym bobra europejskiego, gdyż jego terytoria są w odległości ok. 55 m od zaplanowanych prac.

Oceniając wpływ planowanych prac na formy ochrony przyrody przez które przebiega planowana inwestycja, stwierdzić należy, że:

a) obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 ustanowiony został Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. poz. 2313, ze zm.). Obszar posiada plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 7 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 4572, ze zm.). Ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji na obszar oparto na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby sporządzenia dokumentacji do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, 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”. Najbliższe miejsce realizacji działań ochronnych polegające na „odkrzaczaniu, koszeniu i wycince drzew na zarastających piaszczystych wyspach wraz z wywiezieniem biomasy” ukierunkowane na ochronę sieweczki rzecznej znajduje się poza zasięgiem jakiegokolwiek oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, w odległości około 8,2 km w kierunku południowo-wschodnim od terenu inwestycji. Do gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000, znajdujących się najbliżej planowanej inwestycji, można zaliczyć:

- A070 nurogęś *Mergus merganser* – gatunek zidentyfikowany w km 2,550 (po stronie prawej) w odległości ok. 22 m od LK448. Jako cel działań ochronnych dla ww. gatunku wskazano utrzymanie populacji lęgowej w stanie właściwym na poziomie minimum 85 par oraz utrzymanie dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych (utrzymanie występowania dziuplastych drzew), o powierzchni 17000 ha. Należy nadmienić, iż inwestycja nie wiąże się z ingerencją w zidentyfikowane stanowisko lęgowe omawianego przedmiotu ochrony obszaru Natura 2000. W planie zadań ochronnych jako potencjalne zagrożenia dla gatunku wskazano D02.01.01 napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne, D01.05 mosty, wiadukty, G05.06 chirurgia drzewna, ścinanie na potrzeby bezpieczeństwa, usuwanie drzew przydrożnych, B02.02 wycinka lasu, J02.03 regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, J02.12.02 tamy i ochrona przeciwpowodziowa w śródlądowych systemach wodnych, F03.01 polowanie D03.01.02 pirsy, przystanie turystyczne lub mola. Analizowana inwestycja wiąże się z pracami w obrębie już istniejących linii kolejowych, a powierzchnia usuwanego drzewostanu nie będzie stanowić znaczącego uszczuplenia w skali całego obszaru Natura 2000.
- A053 krzyżówka *Anas platyrhynchos* – gatunek zidentyfikowany w km 2,530 (po stronie lewej) w odległości ok. 15 m od planowanego przedsięwzięcia. Jako cel działań ochronnych dla ww. gatunku wskazano utrzymanie populacji zimującej w stanie właściwym na poziomie minimum 3000 osobników oraz Utrzymanie dogodnych siedlisk żerowiskowych (utrzymanie starorzeczy, roztokowego charakteru rzek), na powierzchni 12000 ha. Przeprowadzona inwentaryzacja nie wykazała gniazd ww. gatunku w obszarze planowanych prac. Jako zagrożenia istniejące wskazano: L08 powódź (procesy naturalne), jako zagrożenia potencjalne wskazano D01.05 mosty, wiadukty, F03.01 polowanie, F03.02.03 chwytywanie, trucie, kłusownictwo, I03.01 genetyczne zanieczyszczenie (zwierzęta), D02.01.01 napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne, K03.04 drapieźnictwo, C03.03, produkcja energii wiatrowej D03.01.02 pirsy, przystanie turystyczne lub mola. Planowane prace nie będą miały znaczącego wpływu na populację ww. gatunku gdyż zakres prac w obszarze natura 2000 jest ograniczony do kilku hektarów, terenu związanego z już funkcjonującą infrastrukturą kolejową.
- A193 rybitwa rzeczna *Sterna hirundo* - gatunek zidentyfikowany w km 2,500 (po stronie prawej) w odległości ok. 100 m od LK448. Jako cel działań ochronnych dla ww. gatunku

wskazano utrzymanie populacji lęgowej w stanie właściwym na poziomie minimum 1500 par lęgowych oraz utrzymanie dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych (utrzymanie piaszczystych wysp i łach, roztokowego charakteru rzeki, zmniejszenie presji drapieżników), na powierzchni 20000 ha. Zidentyfikowane stanowisko gatunku znajduje się poza obszarem planowanych prac inwestycyjnych. Analiza dostępnych materiałów nie wykazała stanowisk lęgowych ww. gatunku w obszarze planowanych prac inwestycyjnych. Jako zagrożenie istniejące wskazano L08 powódź (procesy naturalne), F02.03 wędkarstwo, G01.03 pojazdy zmotoryzowane, G01 sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, J02.03 regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, K03.02 pasożytnictwo. Jako zagrożenia potencjalne wskazano J02.02.01 bagrowanie, usuwanie osadów limnicznych, J02.03 regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych, J02.12.02 tamy i ochrona przeciwpowodziowa w śródlądowych systemach wodnych, C01.01 wydobywanie piasku i żwiru, K03.04 drapieżnictwo, D04.01 lotnisko, D04.03 korytarze powietrzne, D01.05 mosty, wiadukty, G01.02 turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych, G01.03 pojazdy zmotoryzowane, A04.01 wypas intensywny; I01 obce gatunki inwazyjne; G01.05 lotnictwo, szybownictwo, paralotniarstwo i baloniarstwo, D03.01.02 pirsy, przystanie turystyczne lub mola. Planowana inwestycja jest związana z przebudową już istniejącej infrastruktury na już funkcjonujących liniach kolejowych.

Pozostałe gatunki ptaków będące przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 (dziwonia, dzięcioł białoszyi, ostrygojad, krwawodziób, sieweczka rzeczna, sieweczka obrożna, bocian czarny, rycyk, rybitwa białoczelna, brzegówka, mewa czarnogłowa, podgorzałka, płaskonos, podróżniczek, bączek, zimorodek, brodziec piskliwy, bielik, dzięcioł średni) zostały stwierdzone w znacznej odległości od inwestycji. Wśród zagrożeń istniejących dla powyższych gatunków wymienia się m.in. powódź (bączek, płaskonos, podgorzałka, ostrygojad, sieweczka rzeczna i obrożna, rycyk, krwawodziób, mewa czarnogłowa, rybitwa białoczelna, brzegówka, podróżniczek, dziwonia, zimorodek, brodziec piskliwy) oraz pojazdy zmotoryzowane (sieweczka rzeczna, mewa czarnogłowa, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, brodziec piskliwy, bielik). Wśród zagrożeń potencjalnych wymienia się natomiast m.in.: gospodarkę roślinnością wodną i przybrzeżną na potrzeby odwodnienia, wycinkę lasu, mosty i wiadukty, napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne oraz drapieżnictwo. Ustalonymi w ramach procedowanej zmiany pzo celami działań ochronnych są:

- a) utrzymanie populacji (lęgowej, migrującej lub zimującej) na określonym w zarządzeniu poziomie (zimorodek, płaskonos, podgorzałka, dziwonia, sieweczka rzeczna, sieweczka obrożna, bocian czarny, dzięcioł białoszyi, ostrygojad, bączek, mewa czarnogłowa, rycyk, brzegówka, rybitwa białoczelna, krwawodziób, brodziec piskliwy, bielik, dzięcioł średni),
- b) utrzymanie dogodnych siedlisk dla poszczególnych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 (zimorodek, płaskonos, podgorzałka, dziwonia, sieweczka rzeczna, sieweczka obrożna, bocian czarny, dzięcioł białoszyi, ostrygojad, bączek, mewa czarnogłowa, rycyk, podróżniczek, brzegówka, rybitwa białoczelna, krwawodziób, brodziec piskliwy, bielik, dzięcioł średni).

Realizacja inwestycji nie wpłynie na zmniejszenie lub utratę cech siedlisk gatunków w obszarze Natura 2000, a także na ich populację. Inwestycja nie wpłynie zatem negatywnie na osiągnięcie celów działań ochronnych obszaru.

- b) Obszar przedsięwzięcia znajduje się częściowo w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 roku w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 870, ze zm.). Planowane przedsięwzięcie zaliczane jest do inwestycji celu publicznego. Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916, ze zm., zwanej dalej ustawą „o ochronie przyrody”), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji celu publicznego.

Jak już wcześniej wspomniano, inwestycja zlokalizowana jest w granicach terenów przekształconych antropogenicznie pod linię kolejową przebiegającą przez centrum dużej aglomeracji miejskiej. Zakres i charakterystyka planowanych prac nie wskazuje na możliwość wystąpienia jakichkolwiek oddziaływań bezpośrednich, jak i pośrednich, mogących w znaczącym stopniu wpłynąć negatywnie na cele i przedmioty ochrony opisywanego obszaru Natura 2000. Inwestycja pozostaje bez wpływu na powierzchnię siedlisk gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 oraz ich stan zachowania. Przedsięwzięcie nie wpłynie również na eskalację zdefiniowanych w stosunku do przedmiotów ochrony przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 oraz możliwość realizację działań ochronnych.

Mając powyższe na uwadze stwierdzić należy, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność ww. obszaru Natura 2000, jak również na spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Realizacja inwestycji nie przyczyni się również do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu, do zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na zidentyfikowane siedliska łąkowe odpowiednio o powierzchni 30147 m² po stronie prawej i 37284 m² po stronie lewej z czego łącznie powierzchnia narażona w wyniku realizacji inwestycji wynosi 2400 m², co stanowi 2,3 % siedliska z strony prawej i 4,6% siedliska zidentyfikowanego z lewej strony.

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

Zgodnie ze stanowiskiem PGW WP z dnia 18 lutego 2022 r., znak: WA.RZŚ.435.1.64.2021.KZ, przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu środkowej Wisły, zlewni Wisły, na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (zwanej dalej JCWP) oznaczonej kodem PLRW2000212597 o nazwie „Wisła od Jeziorki do Kanału Młocińskiego”. Jest to silnie zmieniona część wód, monitorowana, o użytkowaniu zantopogenizowanym, z presją zidentyfikowaną jako komunalna przemysłowa i niska emisja. Stan ogólny jest zły, potencjał ekologiczny zły, stan chemiczny poniżej stanu dobrego. Osiągnięcie celu środowiskowego dla wskazanej części wód uznano za zagrożone. Dla ww. obszaru JCWP wyznaczono derogacje na podstawie art. 4 ust. 4 tiret 1 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie presji komunalnej i przemysłowej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji niska emisja, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitych części wód podziemnych (zwanej dalej JCWPd) o europejskim kodzie PLGW200065 oraz PLGW200066, których stan chemiczny i ilościowy określony jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, wyznaczonych na podstawie konwencji ramsarskiej, lub innymi obszarami o niskim poziomie wód gruntowych oraz przy ujściu rzek, poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami wyznaczonymi jako strefy ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych. Zgodnie z treścią stanowiska PGW WP ww. inwestycja położona jest w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, gdzie obowiązują zakazy wymienione w art. 77 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r, poz. 2233, ze zm.), dotyczące gromadzenia ścieków, nawozów naturalnych, środków chemicznych, a także innych substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody, oraz prowadzenia przetwarzania odpadów, w szczególności ich składowania. Dla robót inwestycyjnych planowanych na tym obszarze jest wymagane:

- uzyskanie decyzji zwalniających wynikających z art. 77 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo wodne;
- uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z art. 390 ust. 1 ustawy Prawo wodne.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych w pkt 1.2.6 oraz 1.2.32 – 1.2.52 sentencji niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, a 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. 2016 r., poz. 1911, ze zm.) oraz nie spowoduje zwiększenia zagrożenia powodziowego.

Zgodnie z treścią raportu ooś, 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 ooś, 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 ooś, 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 ooś, 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 ooś 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 ooś, 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 wzięł 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) brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 2. sentencji niniejszej decyzji),

- 4) brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko (pkt 3. sentencji niniejszej decyzji).
- 5) obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji 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 1.2.6 oraz 1.2.1 – 1.2.4 sentencji niniejszej decyzji.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko i zapewnienia prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej wprowadzono warunki wskazane w pkt 1.2.6, 1.2.16, 1.2.25, 1.2.27 oraz 1.2.32 – 1.2.52.

Realizacja i eksploatacja projektowanej inwestycji będzie źródłem oddziaływań akustycznych. Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem krótkotrwałym i odwracalnym. W celu ograniczenia emisji hałasu zastosowane zostaną zabezpieczenia akustyczne, chroniące tereny zabudowy mieszkaniowej. W celu zminimalizowania oddziaływań w pkt 1.2.5–1.2.9 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 1.2.10 – 1.2.14 sentencji niniejszej decyzji.

W ramach przedmiotowej inwestycji, zaplanowano wycinkę drzew i krzewów oraz pracami rozbiórkowymi, 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. poz. 2183, z późn. zm.), w stosunku do dziko występujących zwierząt objętych ochroną, obowiązuje szereg zakazów. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ww. ustawą. Regionalny Dyrektor między innymi może zezwolić na obszarze swojego działania na odstępstwa od zakazów: niszczenia siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku lub żerowania oraz niszczenia gniazd w stosunku do gatunków ptaków objętych częściową i ścisłą ochroną. Podkreślenia wymaga fakt, iż przedmiotowe zezwolenie może być wydane w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli czynności te nie są szkodliwe dla zachowania we właściwym stanie ochrony dziko występujących populacji chronionych gatunków zwierząt, oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt 1-7 ustawy o ochronie przyrody. W odniesieniu do **niszczenia siedlisk** lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku lub żerowania ptaków, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody zastosowanie mają przesłanki indywidualne określone w art. 56 ust. 4 pkt 1-7 ustawy o ochronie przyrody, tj.:

1. leżą w interesie ochrony dziko występujących gatunków roślin, zwierząt, grzybów lub ochrony siedlisk przyrodniczych lub
2. wynikają z konieczności ograniczenia poważnych szkód w odniesieniu do upraw rolnych, inwentarza żywego, lasów, rybostanu, wody lub innych rodzajów mienia, lub
3. leżą w interesie zdrowia lub bezpieczeństwa powszechnego, lub
4. są niezbędne w realizacji badań naukowych, działań edukacyjnych lub celów związanych z odbudową populacji, reintrodukcją gatunków roślin, zwierząt lub grzybów, albo do celów działań reprodukcyjnych, w tym do sztucznego rozmnażania roślin, lub
5. umożliwiają, w ściśle kontrolowanych warunkach, selektywnie i w ograniczonym stopniu, zbiór, pozyskiwanie lub przetrzymywanie okazów roślin lub grzybów oraz chwytanie, pozyskiwanie lub przetrzymywanie okazów zwierząt gatunków objętych ochroną w liczbie określonej przez wydającego zezwolenie, lub

6. 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 - wynikają z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogów o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogów związanych z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska, lub
7. w przypadku gatunków innych niż wymienione w pkt 6 - wynikają ze słusznego interesu strony lub koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogów o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogów związanych z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska.

Jednakże, w przypadku naruszenia zakazu dotyczącego niszczenia gniazd ptaków objętych ochroną gatunkową, zastosowanie mają jedynie przesłanki indywidualne określone w art. 56 ust. 4 pkt 1-5 ustawy o ochronie przyrody (punkty 1-5 jak wskazano powyżej).

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 ustawy o ochronie przyrody, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny (punkt 1.2.15 sentencji niniejszej decyzji)

Odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy zabezpieczy środowisko gruntowo-wodne stanowiące siedlisko życia wielu organizmów, przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń (punkt 1.2.16, 1.2.17 sentencji niniejszej decyzji).

Podjęcie działań budowlanych w ramach inwestycji liniowej charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem w zakresie wykonywanych czynności. Z uwagi na lokalizację inwestycji w granicach obszarów podlegających ochronie, działania realizowane przez specjalistyczny i stały nadzór przyrodniczy, przy uwzględnieniu różnorodności i zmienności czynników abiotycznych (w tym behawioru i aktywności sezonowej i dobowej zwierząt), a także czynników abiotycznych, stanowi gwarancję realizacji inwestycji z uwzględnieniem ochrony bioróżnorodności i minimalizacji strat w środowisku. Nadzór powinien być prowadzony przed podjęciem poszczególnych działań wykonawczych, jak również w ich trakcie, co pozwoli na bieżącą weryfikację metodyki poszczególnych prac (w tym technologii i harmonogramu ich prowadzenia). Stały nadzór umożliwi także wydawanie natychmiastowych zaleceń w zakresie prowadzonych prac budowlanych w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości. Szybka reakcja przełoży się na minimalizację strat w środowisku (punkt 1.2.18 sentencji niniejszej decyzji).

Zabezpieczenie zgodnie ze sztuką ogrodniczą drzew przewidzianych do adaptacji jak i odpowiednia organizacja placu budowy przyczyni się do minimalizacji negatywnego wpływu przedsięwzięcia na szatę roślinną przeznaczoną do adaptacji (punkt 1.2.19 – 1.2.24 sentencji niniejszej decyzji).

Prace budowlane wiążą się z ryzykiem przedostania się do środowiska rzeki materii obcej, zagrażającej stabilności ekosystemu wodnego. Celem uniknięcia powyższej sytuacji należy dochować wszelkich starań aby prace budowlane nie spowodowały dostania się zanieczyszczeń do środowiska rzeki Wisły (punkt 1.2.25 sentencji niniejszej decyzji).

Prace budowlane wiążą się z ryzykiem zakłócenia funkcjonowania zidentyfikowanego szlaku migracji ssaków, niezbędnym jest dostosowanie organizacji prac aby uniknąć powyższego, zachowanie ciągłości korytarza migracji zwierząt stanowi jeden z elementów zachowania spójności sieci obszarów chronionych oraz funkcji Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (punkt 1.2.26 sentencji niniejszej decyzji).

Dla zachowania naturalnych stosunków wodnych i niezmiennych warunków życia organizmów wodnych niezbędne jest prowadzenie prac rozbiórkowych/budowlanych tak aby utrzymać drożność rzeki podczas całego okresu prowadzenia prac inwestycyjnych (punkt 1.2.27 sentencji niniejszej decyzji).

Warunek 1.2.28 sentencji niniejszej decyzji ograniczy ryzyko nieumyślnego zabijania zwierząt podczas wykonywania prac budowlanych oraz zminimalizuje możliwość powstania siedlisk, które mogą być ewentualnie wykorzystywane przez płazy jako siedlisko lęgowe.

Warunek 1.2.29 ma na celu ograniczenie przywabiania owadów nocnych i ograniczenie ich śmiertelności w wyniku bezpośredniego kontaktu z rozżarzoną żarówką. Warunek ten w sposób pośredni ograniczy również przywabianie nietoperzy w bezpośrednie sąsiedztwo prowadzonych prac budowlanych.

Warunek 1.2.30 ma za zadanie zapewnić ochronę tarła dla chronionych gatunków ryb zinwentaryzowanych najbliższej planowanego przedsięwzięcia.

Humus jako najcenniejsza warstwa profilu glebowego podlega ochronie i jako taka powinna być zabezpieczona na czas realizacji inwestycji i wykorzystana do zagospodarowania otoczenia inwestycji (punkt 1.2.31 sentencji niniejszej decyzji).

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 oś. 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, 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 o oś, 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 2022 r. poz. 2000, 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 o oś 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 Praga Północ m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy, w Urzędzie Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy o oś dane o wniosku o wydanie decyzji, i o niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie.

Zgodnie z art. 30 ustawy o oś Regionalny Dyrektor zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o oś 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 Praga Północ m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy, w Urzędzie Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

Regionalny Dyrektor obwieszczeniem z dnia 12 września 2022 r., znak: WOOS-II.420.111.2020.DF.24, wyznaczył 30-dniowy termin udziału społeczeństwa w terminie od 14 września 2022 r. do 13 października 2022 r. W wyznaczonym na udział społeczeństwa terminie do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Poza wyznaczonym terminem do składania wniosków i uwag do organu wpłynęły następujące uwagi Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy reprezentowanego przez Panią Magdalenę Młochowską – Dyrektor Koordynator ds. zielonej Warszawy przy piśmie z dnia 21 października 2022 r. Zgodnie z dokumentacją Urząd Miasta Stołecznego Warszawy jest stroną przedmiotowego postępowania.

Do ww. uwag i wniosków odniesiono się w poniższej tabeli:

Lp.	Treść uwagi lub wniosku	Stanowisko organu
1	Usunięcie nasypów w miejscach zasypanych estakad a wraz z nimi całej zieleni, spowoduje duże straty dla środowiska przyrodniczego w rejonie Powiśla – pas zieleni biegnący wzdłuż linii kolejowej stanowi powiązanie przyrodnicze, istotne dla awifauny, między Parkiem Karola Beyera a Wisłą. Usunięcie drzew wpłynie też negatywnie na jakość życia okolicznych mieszkańców oraz komfort korzystania z tej przestrzeni. Konieczność wprowadzenia nowej roślinności – drzew, krzewów i roślin okrywkowych, sadzonych w biogrupach. Z uwagi na trudne warunki do sadzenia drzew, estakady powinny być obsadzone pnączami. Pnącza powinny zajmować jak największą powierzchnię, przede wszystkim należy sadzić gatunki osiągające duże rozmiary.	Odpowiedź w zakresie przedmiotowej uwagi zawarta została w raporcie oos. Na stronie 46 raportu oos wskazano, iż „ <i>Usunięcie drzew i krzewów będzie ograniczone do niezbędnego minimum i będzie prowadzone głównie ze względu na zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co wynika z zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity Dz. U z 2020 r., poz. 1247). Konieczność prowadzenia wycinki wynika również w mniejszym stopniu z planowanej w ramach realizacji inwestycji przebudowy infrastruktury kolejowej.</i> Na stronie 207 raportu oos wskazano, że skarpy będą utwardzane poprzez zadarnianie, humusowanie lub hydroobsiew, co gwarantuje, że ewentualne skarpy powstałe po inwestycji zostaną powierzchniami biologicznie czynnymi.
2	Lokalizacja zaplecza budowy i tymczasowych dróg technologicznych została opisana dla terenu znajdującego się na prawym brzegu Wisły. Pominięto kwestię zabezpieczenia zieleni miejskiej, nieobjętej formami ochrony przyrody. Konieczne jest zapewnienie, że wszystkie elementy tymczasowe związane z realizacją inwestycji będą lokalizowane na terenie utwardzonym.	W dokumentacji sprawy odniesiono się wielokrotnie do kwestii lokalizacji i zabezpieczenia zaplecza budowy np. „ <i>Lokalizacja zaplecza budowy, baz materiałowych, dróg tymczasowych i dojazdowych, parkingów manewrowych, miejsc magazynowania odpadów będą ustalane na bieżąco z nadzorem przyrodniczym. Zakłada się racjonalne gospodarowanie przestrzenią w zakresie lokalizowania baz materiałowych, miejsc magazynowania odpadów, zapleczy</i>

		<i>budowy czy placów manewrowych przy wykorzystaniu terenów już przekształconych w rejonie stacji i przystanków osobowych w granicach realizacji inwestycji. Teren, na którym będą parkować maszyny będzie wygrodzony, oznaczony i zabezpieczony przed ewentualnymi wyciekami (np. uszczelniony plac).</i> (raport ooś strona 44)
3	Powierzchnie przeziernie np. elementów wiat przystankowych, powinny być wykonane z wykorzystaniem rozwiązań minimalizujących ich wpływ na śmiertelność zwierząt (matowe, mleczne lub różnokolorowe folie okienne, naklejki lub znaczniki o sprawdzonych parametrach technicznych, odpowiednich kolorach i odporne na warunki atmosferyczne). Nie można dopuścić stosowania sylwetek ptaków, natomiast można wykorzystywać inne metody zmniejszające śmiertelność np. nadruki, farby UV, siatki, kratownice, okiennice, moskitiery	Uwaga bezzasadna, określenie rozwiązań projektowych nie dotyczy analizowanego etapu postępowania.
4	Oświetlenie, podczas etapu budowy i eksploatacji przedsięwzięcia, powinno być obojętne dla zwierząt, o niskim lub zerowym poziomie emisji widma z zakresu UVB i strumieniu światła skierowanym do dołu.	W niniejszej decyzji wskazano warunek dotyczący oświetlenia obszaru inwestycji, z uwzględnieniem minimalizacji negatywnego wpływu na faunę. Należy zaznaczyć, iż omawiana inwestycja znajduje się w znacznym stopniu na terenach silnie zurbanizowanych, gdzie oświetlenie sztuczne już występuje w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia.
5	Na załączniku graficznym przedstawiającym lokalizację względem form ochrony przyrody brak jest pomników przyrody (ul. Foksal – miłorzęb dwukłapowy – pomnik przyrody nie uwzględniony).	W obrębie oddziaływania inwestycji nie zidentyfikowano pomników przyrody: „ <i>Na terenie inwestycji i w obszarze oddziaływania nie są zlokalizowane żadne pomniki przyrody</i> ”. (Aneks nr 1 do raportu ooś str. 66)
6	Pominięcie w raporcie aspektu ciągłości przyrodniczej na terenie planowanej inwestycji.	W dokumentacji sprawy wskazano, iż wycinka drzew będzie ograniczona do minimum względami technologicznymi i prawnymi. Prace prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym składającym się ze specjalistów z wielu dziedzin. Planowane jest również zabezpieczenie drzew przewidzianych do adaptacji. Dokumentacja zwraca uwagę na łągi występujące po Praskiej stronie wskazując m.in.: „ <i>Łągi występują w dolinie Wisły na tzw. Praskim Brzegu. Reprezentowane są przez zbiorowisko Salicetum albo-fragilis. W warstwie drzew występują wierzby – biała Salix alba i krucha Salix fragilis, a w podszycie wierzba trójpręcikowa Salix triandra i wiciowa Salix viminalis. Jako gatunki towarzyszące pojawiają się tu topole – szara Populus x canescens i czarna Populus nigra. Stałym elementem drzewostanu jest liczny klon</i>

		<p><i>jesionolistny Acer negundo. W runie występują przede wszystkim gatunki nitrofilne, głównie z klasy Artemisietea vulgaris zwłaszcza rzędów – Glechometalia i Convolvuletia. Rosną tu m.in.: jasnoty Lamium sp., jeżyny Rubus sp., bluszcz kurdybanek Glechoma hederacea, podagrycznik pospolity Aegopodium podagraria, pokrzywa zwyczajna Urtica dioica i trybula leśna Anthriscus sylvestris. W miejscach wilgotnych występują m.in.: tojeść pospolita Lysimachia vulgaris, rzepicha ziemnowodna Rorippa amphibia, żywokost lekarski Symphytum officinale, jaskier rozłogowy Ranunculus repens i moga trzcinowata Phalaris arundinacea. Stan siedliska oceniono jako niezadawalający (U1) ze względu na: brak starodrzewu, obecność obcych gatunków (m.in. klon jesionolistny Acer negundo, niecierpek drobnokwiatowy Imptiens parviflora, przymiotno kanadyjskie Conyza canadensis)”. Dokumentacja obejmuje swym zakresem charakterystykę przyrodniczą analizowanego obszaru, wymaganą w przepisach dotyczących elementów składowych raportów.</i></p>
7	Rozważyć przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego lub wykonania pomiarów dźwięku emitowanego do środowiska po oddaniu inwestycji do użytkowania.	W pkt 4 sentencji niniejszej decyzji została nałożona konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

W dniu 27 września 2022 r. do tutejszego organu wpłynął wniosek, znak: IRRK1.11.4.2230.24.8.2022.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., Białą Księgą „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, 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 stacji Warszawa Wschodnia, 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 przejście 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 przejście 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. 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 umożliwiało 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 rygiem 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.

Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na ważny interes społeczny oraz ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 5 sentencji decyzji). Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

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 Stembida

Załącznik:

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

Otrzymują:

1. PKP PLK S.A. w Warszawie – za pośrednictwem pełnomocnika – Pana Krzysztofa Pietrasa
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 m.st. Warszawie
ul. J. Kochanowskiego 21, 01-864 Warszawa;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Zarzeczce 13B, 03-194 Warszawa.



Warszawa, dnia 15 grudnia 2022 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.139.2020.DF.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 nr 2 i nr 448 na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do przystanku kolejowego Warszawa Śródmieście. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnic: Śródmieście, Praga Południe i Praga Północ w obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w powiecie warszawskim, w województwie mazowieckim.

Zakres przestrzenny planowanej inwestycji obejmuje linie kolejowe nr 2, nr 448.

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: maksymalną prędkość projektowaną dla transportu pasażerskiego: 80 - 90 km/h; na LK nr 448: maksymalną prędkość projektowaną dla transportu pasażerskiego: 60 - 80 km/h, stacje i przystanki 60 km/h.. W wariancie tym nastąpi przebudowa układu geometrycznego układu torowego, przebudowa 1 przystanku osobowego Warszawa Śródmieście na stację, budowa 2 nowych przystanków osobowych w rejonie ronda de Gaulle'a oraz pomiędzy ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie oraz wyłączenie 1 przystanku Warszawa Powiśle z funkcji handlowej. Nastąpi także przebudowa systemu odwodnienia linii średnicowej (szlaku), peronów, stacji (przystanków), obiektów inżynierskich, zastosowane zostaną urządzenia podczyszczające. W wariancie inwestycyjnym planowana jest m.in. przebudowa tunelu średnicowego dla ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego, budowa 1 nowego wiaduktu kolejowego oraz rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich; przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem

kolejowym); przebudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa lub zabezpieczenie liczących sieci: wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych, ciepłowniczych.

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 kubaturowych;
- roboty ziemne związane z wymianą istniejących konstrukcji w zakresie do spodu konstrukcji (w odniesieniu do tunelu spód istniejącej konstrukcji około 15 m poniżej poziomu terenu, głębokie fundamentowanie do 24 m poniżej poziomu terenu);
- przebudowa i budowa peronów;
- przebudowa/budowa układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem; oczyszczanie (zapewnienie odpowiedniej frakcji) i uzupełnienie podsypki;
- wzmocnienie podtorza poprzez wybudowanie warstwy ochronno – filtracyjnej;
- przebudowa systemu odwodnienia;
- wzmocnienie nasypów;
- przebudowa tunelu średnicowego;
- przebudowa i budowa obiektów inżynierskich (w tym rozbiórka częściowa lub całościowa wszystkich istniejących obiektów inżynierskich);
- budowa 2 nowych przystanków osobowych (robocze nazwy: warszawa de Gaulle’a i Warszawa Solec);
- wyłączenie z funkcji handlowej przystanku Warszawa Powiśle;
- przebudowa przystanku Warszawa Śródmieście – zmiana funkcji z przystanku na stację (w odniesieniu do przystanku spód konstrukcji około 15 m poniżej poziomu terenu, głębokie fundamentowanie do 24 m poniżej poziomu terenu);
- przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym);
- przebudowa sieci trakcyjnej;
- 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;
- przebudowa infrastruktury telekomunikacyjnej służącej do przewodowej i bezprzewodowej łączności głosowej;
- budowa/przebudowa kanalizacji kablowej.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się przebudowę układu geometrycznego torów w celu dostosowania do przewidywanych w projekcie zmian funkcjonalnych na stacjach i przystankach. Zakres prac obejmował będzie zmiany geometrii linii w planie i profilu, a także przebudowę nawierzchni wraz z podtorzem i odwodnieniem. W torach zostaną zastosowane nowe szyny na podkładach strunobetonowych na nawierzchni tłuczniowej. Na przystanku Warszawa Śródmieście, przystanku osobowym podziemnym w rejonie ronda de Gaulle’a oraz w tunelu średnicowym na LK 2 i LK 448 zastosowana zostanie nawierzchnia bezpodsypkowa. Projektowane odwodnienie linii średnicowej (szlaku) odbywać się będzie do gruntu, głównie po zadarnionych zboczach nasypów, z wykorzystaniem istniejących krótkich odcinków rowów przytorowych. Odwodnienie peronów, stacji (przystanków) i szlaków odbywać się będzie powierzchniowo do gruntu (z nasypów), poprzez umocnione rowy przytorowe oraz system drenarski. Odwodnienie włączone będzie do sieci wodno-kanalizacyjnej w lokalizacjach uzgodnionych z jej zarządcą (MPWiK). Odwodnienie obiektów inżynierskich (poza mostem średnicowym) będzie do miejskiej sieci kanalizacyjnej (MPWiK). W celu odprowadzenia całej ilości wód opadowych, niezbędne będzie czasowe retencjonowanie opadu, np. w zbiorniku lub w kanale retencyjnym o dobranej średnicy i długości. Woda z mostu średnicowego będzie odprowadzana za pomocą kolektora zbiorczego, poprzez urządzenia podczyszczające do rzeki Wisły.

W ramach wariantu rekomendowanego przez inwestora przewiduje się przebudowę 1 przystanku Warszawa Śródmieście, budowa 2 nowych przystanków osobowych w rejonie ronda de Gaulle’a oraz pomiędzy ul. Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie, wyłączenie 1 przystanku Warszawa Powiśle z funkcji

handlowej. Wariant rekomendowany przez inwestora zakłada: przebudowę tunelu średnicowego dla ruchu dalekobieżnego (tunel średnicowy na LK2) i podmiejskiego (tunel średnicowy na LK448) oraz rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich tj.: wiaduktu (estakady) kolejowego pomiędzy ul. L. Kruczkowskiego i ul. Solec LK2, wiaduktu kolejowego nad ul. L. Kruczkowskiego LK448, wiaduktu kolejowego nad ul. Solec LK448, wiaduktu kolejowego (estakady) pomiędzy ulicami Solec i Wybrzeże Kościuszkowskie LK2 i 448 (budowa nowego), 2 wiaduktów kolejowych nad zachodnią jezdnią ul. Wybrzeże Kościuszkowskie LK2 i LK448, 2 wiaduktów kolejowych nad wschodnią jezdnią ul. Wybrzeże Kościuszkowskie LK2 i LK448 (rozbiórka), mostu średnicowego LK2 i LK448 (dwa obiekty), 2 wiadukty kolejowe nad ul. Wybrzeże Szczecińskie na LK2 i LK448 (rozbiórka).

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest częściowo w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przedsięwzięcie częściowo przebiegać będzie również przez korytarz ekologiczny - Dolina środkowej Wisły GKPnC-10A.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Siembida

