



Warszawa, dnia 13 października 2022 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.111.2021.DF.19

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 21 grudnia 2021 r., znak: IRRK1/11/4.222.53.18.2021.IRE-00846-I, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa linii kolejowych 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” **w wariancie inwestycyjnym i jednocześnie:**

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na przebudowie linii kolejowych na odcinku od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie oraz budowa nowej linii kolejowej łączącej linie kolejowe nr 7 i 9. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnic: Praga Południe, Praga Północ, Targówek oraz Rembertów w obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w powiecie warszawskim, w województwie mazowieckim.

Zakres przestrzenny planowanej inwestycji obejmuje linie kolejowe nr 2, nr 448, nr 7, nr 9, nr 45, nr 452, nr 902, nr 545, nr 547, nr 839 oraz nr 903.

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. Wykorzystywać pojazdy i maszyny sprawne technicznie, konserwowane systematycznie, w sposób prawidłowy; wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju;
- 1.2.3. Ograniczać prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy i ilość koniecznych manewrów zawracania na placu budowy;
- 1.2.4. Przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących sypkie materiały;
- 1.2.5. Oslaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
- 1.2.6. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00) z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych (np. prac wymagających zachowania ciągłości robót);
- 1.2.7. Prace budowlane wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o możliwie najmniejszej mocy akustycznej, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo – wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw;
- 1.2.8. Zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowe lokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy podlegającej ochronie akustycznej;
- 1.2.9. Odpady powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia, należy zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich i na bieżąco przekazywać uprawnionym podmiotom;
- 1.2.10. 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;
- 1.2.11. 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;
- 1.2.12. 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;
- 1.2.13. 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;
- 1.2.14. Bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji, w tym w szczególności związanych z rozbiórką obiektów kubaturowych, usunięciem wierzchniej warstwy gruntu lub

- wycinką drzew i krzewów należy dokonać kontroli terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody. Kontrolę należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. W przypadku identyfikacji gatunku podlegającego ochronie należy dokonać analizy przepisów oraz uzyskać decyzję zwalniającą z zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;
- 1.2.15. Zaplecza budowy, tymczasowe drogi technologiczne, bazę materiałową należy lokalizować na obszarze kolejowym po wcześniejszym uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym;
 - 1.2.16. Zapleczy budowy nie należy lokalizować w granicach międzywala Wisły po stronie praskiej, rezerwatu przyrody „Olszynka Grochowska” i jego otuliny, tj. w terenach sąsiadujących z pracami przewidzianymi do realizacji w km od 8+600 do 10+103 LK nr 452.
 - 1.2.17. Podczas prac rozbiórkowych i budowlanych zapewnić nadzór przyrodniczy. W ramach nadzoru przyrodniczego będą systematycznie monitorowane obowiązki Wykonawcy wynikające z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nadzór przyrodniczy powinien w szczególności obejmować:
 - 1.2.17.1. kontrole terenu robót przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac skierowaną na weryfikację obecności na terenie realizacji inwestycji siedlisk przyrodniczych, stanowisk, szlaków migracji, miejsc rozmnażania lub czasowego przebywania gatunków, które są zagrożone bądź mogą zostać zniszczone w wyniku realizacji robót, gatunków objętych ochroną oraz rzadkich gatunków roślin, grzybów, zwierząt oraz ich siedlisk;
 - 1.2.17.2. regularne inspekcje wykopów oraz okresowych zastoisk wody powstałych na placu budowy pod kątem obecności w nich małych ssaków, płazów lub gadów;
 - 1.2.17.3. w przypadku konieczności przenoszenia gatunków chronionych 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. 2021 r. poz. 1098, z późn. zm.) oraz nadzór nad przenoszeniem, bądź bezpośrednie uczestnictwo w przenoszeniu zwierząt w bezpieczne i odpowiednie dla danego gatunku miejsce;
 - 1.2.17.4. w przypadku braku możliwości zastosowania innych metod realizacji inwestycji oraz konieczności zniszczenia siedlisk lęgowych, miejsc żerowania, odpoczynku gatunków chronionych, itp., uzyskanie stosownej decyzji właściwego organu w sprawie zezwolenia na wykonanie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych zgodnie z ustawą o ochronie przyrody;
 - 1.2.17.5. stały nadzór przyrodniczy nad pracami związanymi z usuwaniem drzew i krzewów, z którymi koliduje realizowane przedsięwzięcie;
 - 1.2.17.6. przeprowadzenie szkoleń lub instruktażu dla pracowników w zakresie ochrony przyrody;
 - 1.2.17.7. zabezpieczenie przed mechanicznym zniszczeniem pni i systemów korzeniowych drzew i krzewów narażonych na uszkodzenie;
 - 1.2.17.8. wygrodzenie i oznakowanie obszarów wrażliwych dla dzikiej fauny i flory zdiagnozowanych w trakcie realizacji robót rozbiórkowych i budowlanych, które są narażone na zniszczenie, o ile zajdzie taka konieczność (dotyczy w szczególności siedlisk i tras migracji płazów oraz stanowisk mrówki rudnicy znajdujących się w zasięgu oddziaływania robót budowlanych);
 - 1.2.17.9. udział w uzgadnianiu lokalizacji zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, nowych dróg technologicznych, placów manewrowych, miejsc postojowych, placów magazynowania odpadów, itp.;
 - 1.2.17.10. sporządzanie raportów kwartalnych z wykonanych działań, rekomendacji dla wykonawcy, stwierdzonych zagrożeń, itp. w formie opisowej i dokumentacji fotograficznej;
 - 1.2.17.11. inne działania wymagające interwencji nadzoru przyrodniczego (np. udział w zrąbkowaniu karpin, monitoring stosów gałęzi po przeprowadzonych wycinkach, itp.);

- 1.2.18. Nadzór przyrodniczy będzie się składał z przyrodników posiadających stosowne doświadczenie do zakresu obowiązków. Nadzór przyrodniczy będzie się składał przynajmniej z ornitologa, chiropterologa, herpetologa, fitosocjologa oraz dendrologa;
- 1.2.19. W związku z dużą rolą sanitacyjną zadrzewień porastających nasyp kolejowy usuwanie drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum;
- 1.2.20. Prace związane z usunięciem drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się usunięcie drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków pod warunkiem stałego nadzoru przyrodniczego. Nadzór przyrodniczy dopuści do usunięcia drzew lub krzewów jedynie wówczas, kiedy wykluczy podczas kontroli terenowych gniazdowanie ptaków lub obecność innych chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub po uzyskaniu stosownego zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków zwierząt objętych ochroną (w tym przypadku odstępstwo na płoszenie ptaków, niszczenie ich siedlisk lęgowych, itp.);
- 1.2.21. Drzewa i krzewy na placu budowy nieprzewidziane do usunięcia w rejonie baz materiałowych, czy prac ziemnych zabezpieczyć na wysokość nie mniejszą niż 150 cm poprzez osłonięcie kory pnia np. deskami (nie można przybijać desek do pni). Deski powinny być opasane drutem, tak aby ściśle przylegały do pnia;
- 1.2.22. 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;
- 1.2.23. W przypadku konieczności lokalizacji dróg dojazdowych w zasięgu rzutu koron drzew zabezpieczyć powierzchnię gruntu przed możliwością jego zagęszczenia poprzez zastosowanie płyt o nośności dostosowanej do wagi pojazdów poruszających się tą drogą. Po zakończeniu prac budowlanych teren doprowadzić do stanu poprzedniego;
- 1.2.24. 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;
- 1.2.25. Odslonięte systemy korzeniowe podczas prac ziemnych zabezpieczyć przed przesuszeniem lub przemarznięciem;
- 1.2.26. Zakazuje się magazynowania odpadów i materiałów budowlanych w obrysie koron drzew;
- 1.2.27. 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 w bezpiecznych miejscach stanowiących siedliska odpowiadające ich ekotypom. Na przeniesienie zwierząt objętych ochroną wymagane jest uzyskanie zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną;
- 1.2.28. Na placu budowy stosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo światła, np. lampy sodowe lub LED. Lampy powinny bezwarunkowo posiadać szczelne obudowy;
- 1.2.29. Zdjętą urodzajną warstwę gleby zdeponować w pryzmach, zabezpieczyć przed przesuszeniem w czasie składowania i wykorzystać do rekultywacji terenu inwestycji po zakończeniu jej realizacji;
- 1.2.30. Na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
- 1.2.31. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców zlokalizować poza dolinami cieków oraz poza obszarami zagrożonymi powodzią, a także strefami ochrony ujęć wód, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, do gruntu i wód;
- 1.2.32. Tereny zaplecza budowy wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
- 1.2.33. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego rekultywacji;
- 1.2.34. Ewentualne wykopy i prace budowlane prowadzić w sposób nie niszczący w sposób trwały i nieodwracalny stosunków gruntowo – wodnych; ewentualne prace odwodnieniowe prowadzić

- bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych (np. za pomocą igłofiltrów); wodę z odwodnienia po podczyszczeniu zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 1.2.35. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych;
 - 1.2.36. Powstały podczas prac niezanieczyszczony grunt zagospodarować w miarę możliwości na terenie planowanej inwestycji;
 - 1.2.37. Ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przenośnych toalet, a następnie przekazywać wyspecjalizowanej firmie asenizacyjnej transportującej ścieki do oczyszczalni ścieków;
 - 1.2.38. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować w sposób selektywny, poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
 - 1.2.39. Skarpy utwardzić poprzez zadarnienie, humusowanie lub hydroobsiew;
 - 1.2.40. Odwodnienie peronów, zadaszeń, układu drogowego, wiaduktów, itp. obiektów inżynierskich z wód opadowych i roztopowych prowadzić przez drenaż, system odwodnień liniowych oraz punktowych (korytka, wpusty) włączonych do kanalizacji deszczowej;
 - 1.2.41. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z układu torowego prowadzić przez system drenokolektorów, rowów włączonych do kanalizacji deszczowej;
 - 1.2.42. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nowej łącznicy pomiędzy linią kolejową nr 9 i linią kolejową nr 7 prowadzić do gruntu na terenie kolejowym przez zbiorniki infiltracyjne (rozsączające);
 - 1.2.43. Zebrane w sieć kanalizacji deszczowej wody opadowe i roztopowe odprowadzać poprzez szczelne zbiorniki retencyjne do miejskiej sieci kanalizacyjnej na warunkach uzyskanych od gestora sieci lub poprzez zbiorniki infiltracyjne (chłonne) do gruntu;
 - 1.2.44. Wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych zaplecza techniczno – socjalnego przed wprowadzeniem do zbiornika infiltracyjnego podczyszczać za pomocą separatora substancji ropopochodnych;
 - 1.2.45. Zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych;
 - 1.2.46. System odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji ma odbywać się w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmienający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich;
 - 1.2.47. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego, w tym rowów melioracyjnych, bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
 - 1.2.48. W celu ograniczenia hałasu, na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane prowadzone w sąsiedztwie terenów chronionych, należy wykonywać w miarę możliwości w porze dziennej w godz. 6:00 – 22:00;
 - 1.2.49. Zaplecza budowy i postoju maszyn budowlanych, należy lokalizować na terenach położonych w jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną. Należy zapewnić odpowiedni dobór maszyn budowlanych, o najmniejszej możliwej mocy akustycznej;
 - 1.2.50. Zaplecze budowy i postoju maszyn budowlanych: zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych; oznakować w zakresie informacji o zagrożeniach panujących w pobliżu i na terenie budowy; ograniczyć możliwość wystąpienia na jego terenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego poprzez przetrzymywanie substancji podatnych na ługowanie w sposób i miejscach do tego przystosowanych; wyposażyć w sorbenty służące do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych oraz w przenośne toalety bądź kontenery sanitarne.
- 1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1:**
- 1.3.1. Zaprojektować szczelne zbiorniki retencyjne o pojemności wystarczającej do przyjęcia wód opadowych i roztopowych podczas wystąpienia deszczu miarodajnego dla danej zlewni;

- 1.3.2. Zaprojektować zbiorniki infiltracyjne o pojemności wystarczającej do przyjęcia wód opadowych i roztopowych podczas wystąpienia deszcze miarodajnego dla danej zlewni;
- 1.3.3. Zaprojektować zbiorniki infiltracyjne z wykorzystaniem skrzynek rozsączających.

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.

UZASADNIENIE

W dniu 21 grudnia 2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 21 grudnia 2021 r., znak: IRRK1/11/4.222.53.18.2021.IRE-00846-I, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

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

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

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał pozytywną opinię Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „MPWIS”) z dnia 22 lutego 2022 r., znak: ZS.7040.22.2022.PK, dla ww. przedsięwzięcia, w wariantcie rekomendowanym przez Inwestora, wraz ze wskazaniem warunków jego realizacji. Po uzupełnieniu dokumentacji w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 6 czerwca 2022 r., znak: WOOS-II.420.111.2021.DF.8, przekazał MPWIS uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej” raportem ooś”) oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska. MPWIS w piśmie z dnia 15 czerwca 2022 r., znak: ZS.7040.22.2022 stwierdził, iż uzupełnienie dokumentacji nie ma wpływu na stanowisko organu wyrażone przy opinii z dnia 22 lutego 2022 r., znak: ZS.7040.22.2022.PK. Po skompletowaniu materiału dowodowego w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 4 lipca 2022 r., znak: WOOS-II.420.111.2021.DF.13, przekazał MPWIS uzupełnienie oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska. W dniu 8 lipca 2022 r. Regionalny Dyrektor uzyskał pismo MPWIS z dnia 8 lipca 2022 r., znak: ZS.7040.22.2022, podtrzymujące opinię z dnia 22 lutego 2022 r., znak: ZS.7040.22.2022.PK. Ww. opinia sanitarna została w całości uwzględniona w pkt.1.2.48 – 1.2.50 w sentencji niniejszej decyzji.

W dniu 9 lutego 2022 r. Regionalny Dyrektor uzyskał postanowienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „PGW WP”) z dnia 3 lutego 2022 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.10.2022.PS/IK.2, uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określające warunki. dla ww. przedsięwzięcia. Po uzupełnieniu dokumentacji w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 6 czerwca 2022 r., znak: WOOS-II.420.111.2021.DF.9, przekazał PGW WP uzupełnienie raportu ooś oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska. PGW WP po analizie dokumentacji wezwało Inwestora do uzupełnienia raportu ooś. Po skompletowaniu materiału dowodowego w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 4 lipca 2022 r., znak: WOOS-II.420.111.2021.DF.12, przekazał PGW WP uzupełnienie zgodnie z ww. wezwaniem oraz zwrócił się o wydanie opinii. W dniu 19 lipca 2022 r. Regionalny Dyrektor uzyskał postanowienie PGW WP z dnia 18 lipca 2022 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.10.2022.PS/IK.4, uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określające warunki. dla ww. przedsięwzięcia. Ww. opinia PGW WP została uwzględniona w całości w pkt: 1.2.30 – 1.2.45 oraz 1.3.1 – 1.3.3 sentencji niniejszej decyzji.

W raporcie oś przeanalizowano warianty realizacji przedsięwzięcia:

– „wariant bezinwestycyjny” – wariant nie zakłada żadnych działań inwestycyjnych;

– wariant inwestycyjny (wariant rekomendowany przez inwestora) – Zakres przestrzenny obejmuje prace torowe na LK2 od km 2,800 do 6,545; LK448 od km 2,800 do 6,200; LK7 od km 4,062 do 6,250; LK9 od km 4,407 do 7,164; LK45 od km 0,684 do 1,900; LK452 od km 4,689 do 6,250; LK545 od km 1,800 do 1,900; LK902 od km 4,950 do 6,435; LK903 od km 1,443 do 1,860, nowa łącznica (estakada) pomiędzy LK7 i LK9. Łącznie ok 19,4 km. Pozostałe prace związane z SRK: LK2 od km 2,800 do 7,270; LK448 od km 2,800 do 9,768; LK7 od km 4,062 do 6,300; LK9 od km 4,407 do 7,664; LK45 od km 0,684 do 2,297, LK452 od km 4,689 do 10,103; LK545 od km 1,800 do km 1,900, LK902 od km 4,950 do 7,730; LK547 od km 6,146 do 6,381, LK839 od km 2,297 do 4,294, LK903 od km 1,443 do 3,992, nowa łącznica pomiędzy LK7 i LK9. Łącznie ok. 34 km. Wariant zakłada po przebudowie: na LK2: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 90 - 100 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 – 80 km/h; na LK448: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 80 - 100 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 - 80 km/h; na LK7, LK9, LK45, LK452, LK545: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 60 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK902: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 100 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK903: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 30 km/h, nowa łącznica pomiędzy LK7 a LK9: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 90 km/h. W wariantcie tym nastąpi przebudowa układu geometrycznego LK2, 448, 7, 9, 45, 452, 545, 902, 903 układu torowego oraz dla nowej łącznicy budowa układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem. Wykonana będzie kompleksowa przebudowa 1 stacji Warszawa Wschodnia, przebudowa posterunku odgałęźnego PODG Podskarbińska w km 5,996 dla LK448 i km 5,988 dla LK2, przebudowa przystanku na p.o. Warszawa Stadion oraz budowa zaplecza techniczno-socjalnego w okolicach stacji Warszawa Wschodnia. Nastąpi także przebudowa systemu odwodnienia wszystkich linii kolejowych, peronów, stacji (przystanków). W wariantcie inwestycyjnym planowana jest m.in. rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich kolejowych w tym tuneli drogowych pod układem torowym oraz rozbiórka istniejących i budowa ścian oporowych, przebudowa przejść podziemnych, budowa murów oporowych wzdłuż istniejących nasypów, budowa nowej estakady – nowa łącznica pomiędzy LK7 i LK9. Wykonana zostanie również przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym); kompleksowa przebudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa sieci elektroenergetycznych sn i nn oraz wysokiego napięcia, kompleksowa przebudowa sieci teletechnicznej oraz przebudowa lub zabezpieczenie licznych sieci: m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych.

– wariant alternatywny (racjonalny wariant alternatywny) – prędkości pociągów po przebudowie, prace dotyczące układu torowego, odwodnienia, obiektów inżynierskich, SRK, sieci trakcyjnej i kolizji z uzbrojeniem będą takie same, jak w wariantcie rekomendowanym przez inwestora; w wariantcie alternatywnym planowana jest m.in. budowa nowego 2-torowego połączenia torowego pomiędzy LK7 a LK9 za pomocą rozjazdów w poziomie istniejących torów, na Stacji Warszawa Wschodnia zadanie odrębnie dla każdego peronu w postaci wiat oraz minimalne modyfikacje przejść podziemnych umożliwiających montaż wind.

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

- roboty rozbiórkowe takie, jak: rozbiórka torów, rozjazdów, peronów, demontaż sieci trakcyjnej, urządzeń SRK, obiektów inżynierskich, obiektów kubaturowych, odwodnienia;
- roboty ziemne związane z wymianą istniejących konstrukcji w zakresie do spodu konstrukcji (około 15 m poniżej poziomu terenu);
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 30 m poniżej spodu konstrukcji;
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich (w tym rozbiórkę częściową lub całościową wszystkich istniejących obiektów inżynierskich w celu wykonania prac związanych z przebudową zgodnie z projektem, a także budowa nowej linii kolejowej łączącej linię nr 7 i 9 przebiegającej po estakadzie);
- budowę nowych obiektów inżynierskich w tym tuneli drogowych i estakady;
- przebudowę/budowę stacji i przystanku w tym peronów wraz z dostosowaniem do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się (budowę schodów ruchomych, wind, pochylni);
- przebudowę/budowę układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem;

- budowę sieci trakcyjnej;
- rozbiórkę i budowę/wzmocnienie istniejących nasypów kolejowych, wykonanie murów oporowych wzdłuż nasypów;
- wykonanie murów oporowych;
- oczyszczanie tłucznia (zapewnienie odpowiedniej frakcji) i uzupełnianie podsypki;
- wzmocnienie podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej;
- prace w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowa blokad liniowych i urządzeń stacyjnych);
- budowę obiektów kubatorowych w tym: zaplecza techniczno-socjalnego na stacji Warszawa Wschodnia, które będzie składać się z: budynku wielofunkcyjnego wraz z LCS, garażu, magazynu paliw i środków chemicznych, wiaty techniczno-magazynowej, istniejącego warsztatu (obiekt przewidziany do remontu) oraz hali warsztatowej dla toru odstawczego;
- budowę zadaszania stacji Warszawa Wschodnia;
- wykonanie nowych kabli zasilających i powrotnych z podstacji trakcyjnych;
- na peronach, w przejściach podziemnych dla pieszych, obiektach inżynierskich, w głowicach stacyjnych - wykonanie nowego oświetlenia wraz z instalacjami elektroenergetycznymi;
- przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej służącej do przewodowej i bezprzewodowej łączności głosowej w tym budowa sieci GSMR;
- usunięcie kolizji w zakresie linii wysokiego napięcia 110 kV;
- budowę zbiorników lub kanałów retencyjnych;
- przebudowę istniejącego przejazdu kolejowego w km 5,187 LK7;
- budowę sieci m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych;
- budowę/przebudowę kanalizacji kablowej;
- przebudowę kolizji sieci m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych;
- rozbiórkę istniejącej nastawni tzw. „grzybka”.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się przebudowę układu geometrycznego torów w celu dostosowania do przewidywanych w projekcie zmian funkcjonalnych na stacjach. W związku z planowanymi pracami na liniach kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem konieczna będzie również budowa układu torowego na nowej łącznicy (estakada) pomiędzy LK7 i LK9. Zakres prac obejmował będzie zmiany geometrii linii w planie i profilu, a także przebudowę nawierzchni wraz z podtorzem i odwodnieniem. W torach zostaną zastosowane trzy klasy nawierzchni z nowymi szynami na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej oraz nawierzchnią bezpodsypkową. Założono, że torowo Posterunek Warszawa Podskarbińska zostanie włączony w stację Warszawa Wschodnia. Planowana jest również przebudowa i zmiana kategorii przejazdu kolejowo-drogowego w km 5,187 LK7. Przejazd zlokalizowany jest równocześnie na LK448 i LK452. Odwodnienie układu torowego linii objętych przedmiotową inwestycją odbywać się będzie poprzez system drenokolektorów, rowów włączonych do kanalizacji deszczowej. Odwodnienie peronów, zadasznień, układu drogowego, wiaduktów, obiektów inżynierskich z wód opadowych i roztopowych nastąpi poprzez drenaż, system odwodnienia liniowych oraz punktowych (korytka, wpusty) włączone do kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z nowej łącznicy odbywać się będzie do gruntu na terenie kolejowym przez zbiorniki infiltracyjne (rozsączające). Zebrane w sieć kanalizacji deszczowej wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane poprzez szczelne zbiorniki retencyjne do miejskiej sieci kanalizacyjnej lub poprzez zbiorniki infiltracyjne (chłonne) do gruntu. W ramach wariantu rekomendowanego przez inwestora przewiduje się prace na stacji Warszawa Wschodnia oraz przystanku osobowym Warszawa Stadion (jedynie w zakresie infrastruktury pasażerskiej). W ramach wariantu rekomendowanego przewiduje się prace na posterunku odgałęźnym. Wariant rekomendowany przez inwestora zakłada: rozbiórkę istniejących i budowę 9 nowych wiaduktów kolejowych na LK2, LK448, LK7 i LK452; budowę nowego tunelu drogowego z ciągiem pieszo-rowerowym pod układem torowym w celu wykonania połączenia drogowego na LK2, 9, 45, 902; przebudowę dwóch wiaduktów kolejowych na LK45 oraz LK545, rozbiórkę i budowę nowego tunelu drogowego pod układem torowym w celu wykonania połączenia drogowego na LK2; rozbiórkę istniejących i budowę nowych ścian oporowych na LK448, przebudowę przejść podziemnych na LK2, 7, 9, 448 oraz budowę estakady – wiaduktu kolejowego – nowa łącznica pomiędzy LK7 i LK9.

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

Nazwa stacji/przystanku	Nr linii kolejowej	Zakres prac w ramach wariantu rekomendowanego
p.o. Warszawa Stadion	448	Przebudowa przystanku w zakresie następujących branż: – zakresu infrastruktury pasażerskiej; – konstrukcyjnej; – SRK; – sieci trakcyjnej i elektroenergetycznej sn i nn; – układ torowy; – teletechnicznej; – odwodnienia.
Stacja Warszawa Wschodnia	2	– przebudowa układu torowego oraz peronów na stacji; – budowa zadaszenia całej stacji w formie hali peronowej, która swoim zasięgiem obejmuje wszystkie wyjścia z przejść pod torami w części dalekobieżnej i całą długość peronów podmiejskich; – przebudowa układu trzech przejść pod torami dla pieszych oraz tuneli służących ułożenia infrastruktury instalacji; – przebudowa sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej sn i nn oraz wysokiego napięcia, układu odwodnienia, SRK, sieci teletechnicznej itp.;; – wykonanie schodów, schodów ruchomych, wind i pochylni na perony; – wykonanie odwodnienia; – budowa zaplecza technicznego-socjalnego na stacji Warszawa Wschodnia, które będzie składać się z: budynku wielofunkcyjnego wraz z LCS, garażu, magazynu paliw I środków chemicznych, wiaty techniczno-magazynowej, istniejącego warsztatu (obiekt przewidziany do remontu).

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

- demontaż elementów wyposażenia obiektu;
- usunięcie instalacji znajdujących się na obiekcie;
- demontaż konstrukcji obiektu na podstawie zatwierdzonego projektu rozbiórki;
- rozbiórkę przyczółków i ustroju nośnego;
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 30 m poniżej spodu konstrukcji;
- budowę nowych fundamentów i przyczółków;
- wykonanie izolacji oraz zasypek obiektu wraz z odwodnieniem;
- budowę fundamentów i podpór;
- budowę ustroju nośnego;
- wykonanie nawierzchni torowej i wymianę sieci trakcyjnej na obiektach;
- wyposażenie obiektu w kanały kablowe (SRK, teletechnika, elektroenergetyka), balustrady wg dokumentacji projektowej.

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

- Stacji Warszawa Wschodnia – zadaszenie odrębnie dla każdego peronu w postaci wiat,
- budowy nowego dwutorowego połączenia torowego pomiędzy LK7 a LK9 wykonanego za pomocą rozjazdów w poziomie istniejących torów.

Pozostały zakres robót pozostaje analogiczny jak dla wariantu rekomendowanego.

Raport o oś zawierał również opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia („wariant bezinwestycyjny”).

W przypadku niepodjęcia 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 o oś wynika, że oddziaływanie na środowisko w przypadku wariantu inwestycyjnego i wariantu alternatywnego są podobne, jednakże optymalny ze względów środowiskowych jest wariant inwestycyjny.

Zgodnie z treścią uzupełnienia do raportu o oś, wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant rekomendowany przez inwestora (wariant inwestycyjny), gdyż funkcjonowanie linii kolejowych po przeprowadzonej przebudowie będzie korzystniej wpływać na klimat akustyczny (brak przekroczeń hałasu), zdrowie i życie ludzi (brak konieczności zastosowania rozwiązań minimalizujących hałas, wyższe standardy obsługi pasażerskiej i towarowej), krajobraz (większy walor estetyczny stacji Warszawa Wschodnia i zaplecza socjalno-technicznego), gospodarkę odpadami (na etapie budowy i likwidacji przewiduje się wytworzenie mniejszej ilości odpadów) niż w wariantcie alternatywnym.

Z uwagi na planowaną przebudowę przedmiotowej inwestycji przewiduje się również potrzebę przebudowy lub zabezpieczenia licznych sieci: wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych, ciepłowniczych.

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

Oddziaływanie skumulowane na etapie budowy i eksploatacji ww. inwestycji będzie wiązało się głównie z emisją hałasu oraz w mniejszym stopniu z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Nie przewiduje się natomiast oddziaływanie skumulowanego na zasoby przyrodnicze, w tym przedmioty ochrony obszaru Natura 2000, wody powierzchniowe i podziemne, jak również zmiany klimatu. Głównym źródłem oddziaływanie skumulowanego hałasu są inne przedsięwzięcia realizowane na terenie, na którym planuje się ww. przedsięwzięcie oraz położone w obszarze oddziaływanie przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Są to:

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

W zasięgu 300 m od ww. linii kolejowych znajdują się 70 zabytków wpisanych do gminnej ewidencji zabytków (GEZ) oraz do rejestru zabytków. Wśród ww. zabytków 13 obiektów związanych jest bezpośrednio z infrastrukturą kolejową znajduje się w obszarze planowanego przedsięwzięcia, w tym 3 obiekty kolejowe położone są bezpośrednio na liniach kolejowych objętych raportem o.o. Zakres rzeczowy planowanego przedsięwzięcia związany jest z pracami na 2 zabytkowych obiektach ujętych w gminnej ewidencji zabytków (wiadukty kolejowe w ul. Targowej i Zamoyskiego). Na mocy prawa międzynarodowego Komitet UNESCO wpisał na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO Historyczne Centrum Warszawy i utworzył strefę buforową dla tego obszaru „Stare miasto Warszawa”. Przedmiotowy obszarem którego wschodnia granica biegnie wzdłuż ulicy Sokola, bezpośrednio graniczy z planowanym przedsięwzięciem na odcinku w km 3,180 – 3,570 po lewej stronie LK2.

Wszelkie prace budowlane powinny uwzględniać maksymalną ochronę dóbr kultury, w tym celu wszelkie prace budowlane w pobliżu obiektów zabytkowych powinny być uzgadniane z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Zachowanie obiektów w stanie nienaruszonym wymaga zastosowania szczególnych środków ostrożności, opartych na przestrzeganiu wytycznych konserwatorskich uzgodnionych przed rozpoczęciem realizacji, określających zakres i sposób wykonania planowanych robót. W granicach planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono żadnych stanowisk archeologicznych.

Zgodnie z raportem o.o., na etapie realizacji inwestycji podstawowym źródłem oddziaływania na zabytki (wiadukt kolejowy) 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 oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują stanowiska archeologiczne. W przypadku, kiedy podczas realizacji nadzoru archeologicznego odkryte zostaną znaleziska archeologiczne, charakter badań może ulec zmianie, a właściwy Konserwator Zabytków może nakazać przeprowadzenie ratowniczych badań wykopaliskowych. Zgodnie z art. 32.1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity Dz. U. z 2021 poz. 710, ze zm.), należy natychmiast wstrzymać prace mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć go i miejsce odkrycia przy użyciu dostępnych środków oraz niezwłocznie poinformować właściwego terytorialnie Konserwatora Zabytków. Ponadto wszelkie wykopy ziemne w rejonie stanowisk archeologicznych powinny być każdorazowo sprawdzane pod kątem ewentualnych znalezisk. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania linii kolejowej po jej modernizacji na obiekty objęte ochroną konserwatorską w żadnym z analizowanych wariantów. Poprawa stanu technicznego torowiska w związku z wymianą nawierzchni przyczyni się do zminimalizowania częstotliwości drgań, co skutecznie ograniczy negatywny wpływ na istniejące zabytki nieruchome.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarowych form ochrony przyrody. Inwestycja na odcinku około 1,5 km przecina otulinę rezerwatu przyrody „Olszynka Grochowska”. Najbliższe obszary Natura 2000 położone w odległości do 5 km od linii rozgraniczających teren inwestycji to: Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalony o około 70 m, Las Jana III Sobieskiego PLH140031 oddalony o około 3,0 km oraz Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040 oddalony o około

4,1 km. Najbliższy korytarz o znaczeniu ponadlokalnym znajduje się w odległości około 70 m na zachód - Dolina środkowej Wisły GKPN-10A.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z fragmentacją lub zniszczeniem siedlisk przyrodniczych, ani stanowisk chronionych gatunków roślin, grzybów i porostów. Otoczenie linii kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem jest mało atrakcyjne pod kątem florystycznym. Obszar planowanego przedsięwzięcia jest silnie przekształcony, dominuje na nim roślinność synantropijna i ruderalna.

W zasięgu bezpośredniego oddziaływania inwestycji na etapie jej realizacji znajdują się stanowiska takich gatunków chronionych bezkręgowców jak: trzmiel rudy, trzmiel rudoszary oraz gniazda mrówki rudnicy. W przypadku trzmieli ich największe „nagromadzenie” odnotowano w obszarze częściowo porzuconych ogrodów działkowych w rejonie ul. Wiatracznej i Dudziarskiej. W celu ograniczenia możliwości zniszczenia siedlisk chronionych gatunków trzmieli nadzór przyrodniczy dołoży wszelkich starań aby zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz tymczasowe ciągi komunikacyjne nie były lokalizowane w ich zasięgu. Stanowiska mrówki rudnicy, znajdujące się w zasięgu prac budowlanych zostaną odpowiednio wygradzone i oznaczone na czas realizacji inwestycji.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu na etapie budowy w zakresie fragmentacji lub zniszczenia siedlisk ryb. Zakres planowanych prac nie przewiduje ingerencji w siedliska ryb.

Na etapie realizacji inwestycji może wystąpić niewielkie negatywne oddziaływanie na stanowiska płazów i gadów zlokalizowanych bezpośrednio w miejscach zaplanowanych robót budowlanych. W najbliższym rejonie planowanego przedsięwzięcia stwierdzono 3 siedliska związane z miejscem rozrodu i żerowania płazów (siedlisko 1: zbiornik Kozia Górka w km około 8,330-8,430 po prawej stronie od LK448; siedlisko 2: w km około 3,020 do km około 3,100 po lewej stronie LK2; siedlisko 3: w km około 3,260 do km około 3,325 po lewej stronie LK2) oraz jaszczurki zwinki i żyworodnej (siedlisko 4: miejsce regularnego przebywania jaszczurki zwinki i jaszczurki żyworodnej w około 0,780 do km około 0,870 (P/L) nowej łącznicy). Stwierdzone siedliska płazów znajdują się w obrębie basenu praskiego oddalonego od przedmiotowej linii kolejowej siecią dróg oraz wysokim nasypem. Prawdopodobieństwo przechodzenia płazów na teren budowy jest niewielkie. W klinie linii kolejowych nr 448 i 839, poza zakresem planowanego przedsięwzięcia stwierdzono 3 stanowiska ropuchy szarej. Zakres prac na tym odcinku będzie związany z wykopami sterowania ruchem kolejowym. Bieżący nadzór herpetologiczny nad całością prac budowlanych, którego zadaniem będzie m.in. podejmowanie działań w celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na tę grupę zwierząt powinien w sposób wystarczający zapewnić ochronę siedlisk i ograniczenie śmiertelności przedmiotowych gatunków płazów.

W zasięgu planowanej inwestycji odnotowano 57 gatunków ptaków objętych ochroną na 288 stanowiskach, w tym 2 gatunki z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej: dzięcioł czarny, zimorodek. Z etapem budowy wiążą się prace związane z usunięciem drzew i krzewów w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Wszelkie czynności związane z usuwaniem drzew i krzewów oraz ich karpin prowadzone będą poza okresem lęgowym ptaków. Jedynie w wyjątkowych przypadkach dopuszcza się realizację tych działań w okresie lęgowym, jednak pod ścisłym nadzorem ornitologicznym. Działania te powinny zminimalizować bezpośredni negatywny wpływ na awifaunę. Prace rozbiórkowe i budowlane będą źródłem hałasu, który mógłby skutkować płoszeniem ptaków oraz zakłócaniem ich teli w okresie lęgowym. Niemniej jednak ze względu na fakt, że ptaki zasiedlające dużą aglomerację miejską przyzwyczajone są do nieustannego ponadnormatywnego hałasu, uciążliwość ta nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na tę grupę zwierząt.

W bliskim sąsiedztwie zaplanowanych prac, głównie związanych ze sterowaniem ruchem kolejowym, znajdują się stanowiska kreta europejskiego, których budowa może przepłoszyć z miejsc ich regularnego przebywania. Są to: stanowisko 1 w km 4,702 w odległości około 20 m od LK448 (zaplanowany szerszy zakres prac), stanowisko 2 w km 8,340 w odległości około 138 m od LK448 (zaplanowane prace SRK) oraz stanowisko 3 w km 2,182 w odległości około 15 m od LK45 (zaplanowane prace SRK). Nie ma możliwości ograniczenia negatywnego wpływu planowanych prac na tę grupę zwierząt. Zakłada się, że na czas (ograniczony do niezbędnego minimum) realizacji prac

budowlanych osobniki narażone na negatywne oddziaływania przeniosą się na stanowiska oddalone od frontu robót budowlanych.

Nie stwierdza się natomiast negatywnego wpływu na pozostałe stanowiska chronionych gatunków ssaków, w tym bobra europejskiego, gdyż ich terytoria są w znacznej odległości od zaplanowanych prac.

W przypadku nietoperzy nie przewiduje się negatywnego wpływu na tę grupę zwierząt. Najbardziej narażonym na niepokojenie nietoperzy jest szlak przelotu na odcinku w km 5,100 do km 5,800 LK902, który wyznaczono dla żerujących karlików i borowców wielkich – w odległości około 72 m od LK902. Skala zagrożenia na siedliska nietoperzy będzie jednak na tym odcinku niewielka, gdyż prace przewidziane do realizacji zamykają się w granicach terenu kolejowego, a sam szlak znajduje się poza zakresem planowanego przedsięwzięcia, w jego bliskim sąsiedztwie. Jedyny negatywny wpływ jaki można przewidzieć na etapie budowy będzie związany z wabieniem owadów do świateł na terenie budowy, co powinno zostać ograniczone nałożonymi warunkami przedmiotowej decyzji środowiskowej. Nie przewiduje się śmiertelności nietoperzy w wyniku prowadzonych prac. W ramach inwentaryzacji nie stwierdzono również żadnych zimowisk i kryjówek rozrodczych na obiektach inżynierskich wskazanych do przebudowy lub rozbioru. Zgodnie z zasadą przezorności oraz w związku z tym, iż obiekty posiadają szczeliny i spękania, przed planowaną rozbioru przeprowadzi się rekonesans chiropterologiczny.

Oceniając wpływ planowanych prac na formy ochrony przyrody znajdujące się w sąsiedztwie planowanej inwestycji, stwierdzić należy, że:

1) odnośnie rezerwatu przyrody „Olszynka Grochowska”

Obowiązującym aktem prawnym dla rezerwatu przyrody jest zarządzenie nr 20 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 23 sierpnia 2010 roku w sprawie rezerwatu przyrody „Olszynka Grochowska” (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2010 r. Nr 197 poz. 5477). Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie ze względów historycznych, krajobrazowych i społecznych fragmentu lasu rosnącego na obszarze pola bitwy pod Grochowem w roku 1831. Inwestycja zlokalizowana jest w granicach otuliny rezerwatu, w terenach przekształconych antropogenicznie pod linię kolejową. Zakres przewidzianych prac w granicach otuliny wiąże się wyłącznie z modernizacją sterowania ruchem kolejowym na LK nr 452. Negatywne oddziaływania ograniczone zostaną do terenu znajdującego się w liniach rozgraniczających inwestycję. W ramach realizacji inwestycji nie będą podejmowane żadne działania, które mogą choćby w sposób pośredni oddziaływać na cele ochrony rezerwatu przyrody „Olszynka Grochowska”.

2) odnośnie obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004

Obszar ustanowiony został Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, 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. z 2014 r. poz. 4572, ze zm.).

Ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji na obszar oparto na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby 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, w odległości około 7,2 km w kierunku południowym od terenu inwestycji.

Do gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, znajdujących się najbliżej planowanej inwestycji, niemniej jednak poza zasięgiem oddziaływania, można zaliczyć: A168 brodziec piskliwy - gatunek został stwierdzony w ramach prac

nad planem zadań ochronnych w odległości około 850 m w kierunku południowym od miejsca realizacji inwestycji. Zagrożenia potencjalne: D01.05 Mosty, wiadukty - ewentualna budowa i eksploatacja przepraw mostowych na Wiśle (w szczególności typu pylonowego) może zakłócić migrację ptaków wzdłuż doliny oraz prowadzić do śmiertelności ptaków w wyniku kolizji z wysokimi elementami obiektów mostowych; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych - poważnym zagrożeniem dla awifauny obszaru Natura 2000 jest regulacja rzeki doprowadzająca do zaniku jej roztokowego charakteru, który warunkuje utrzymanie właściwego stanu zachowania przedmiotów ochrony. Pogłębianie rzeki, sztuczne kierunkowanie nurtu, budowa nowych wałów, czy też rozbudowa istniejących budowli (rozszerzanie istniejących regulacji na odcinki niezabudowane) zaburzają naturalną dynamikę kształtowania siedlisk przedmiotów ochrony; J02.12.02 Tamy i ochrona przeciwpowodziowa w śródlądowych systemach wodnych - pogłębianie rzeki, sztuczne kierunkowanie nurtu, budowa nowych wałów, czy też rozbudowa istniejących budowli (rozszerzanie istniejących regulacji na odcinki niezabudowane) zaburzają naturalną dynamikę kształtowania siedlisk przedmiotów ochrony. Cele działań ochronnych w odniesieniu do stanu populacji: Utrzymanie populacji łęgowej w stanie właściwym na poziomie minimum 160 par. Cele działań ochronnych w odniesieniu do stanu siedliska: utrzymanie dogodnych siedlisk łęgowych i żerowiskowych (utrzymanie kamienistych i piaszczystych brzegów rzek, o niskim stopniu uregulowania koryta – z dużą ilością płycizn i błotnistych zatoczek), na powierzchni 20000 ha. Planowana inwestycja w żaden sposób nie wiąże się z realizacją działań zidentyfikowanych jako potencjalne czy istniejące zagrożenie dla prawidłowego funkcjonowania tego przedmiotu ochrony oraz nie jest działaniem ograniczającym możliwość osiągnięcia ustanowionych celów ochrony.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach terenów przekształconych antropogenicznie pod linię kolejową przebiegającą przez centrum dużej aglomeracji miejskiej. Od terenów chronionych w ramach przedmiotowego obszaru Natura 2000 teren inwestycji oddzielony jest ruchliwym, wielopasmowym ciągiem komunikacyjnym – ul. Wybrzeże Szczecińskie.

Zakres przewidywanych prac nie przewiduje możliwości wystąpienia jakichkolwiek oddziaływań bezpośrednich, jak i pośrednich, mogących 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 stanu zachowania.

3) odnośnie obszaru Natura 2000 Las Jana III Sobieskiego PLH140031

Jest to obszar chroniony z mocy Dyrektywy siedliskowej od 2009 r. na podstawie Decyzji Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669) (2011/64/UE). Zakres planu zadań ochronnych został zawarty, w trybie art. 28 ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, w planie ochrony dla rezerwatu przyrody „Rezerwat im. Króla Jana Sobieskiego” ustanowionego zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 5 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Rezerwat im. Króla Jana Sobieskiego” (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2018 r. poz. 6896).

Do podstawowych zidentyfikowanych zagrożeń zaliczyć można: obce gatunki inwazyjne (obecność gatunków obcych w szczególności czeremchy amerykańskiej (*Padus serotina*), dębu czerwonego (*Quercus rubra*) i klonu jesionolistnego (*Acer negundo*) powodujących wypieranie rodzimych gatunków flory leśnej wskutek przekształcania gleby, zakłócania stosunków konkurencyjnych i zniekształcania zbiorowiska grądu subkontynentalnego Tilio-Carpinetum), sukcesja gatunków drzewiastych oraz krzewów na siedlisku świetlistej dąbrowy powodująca przekształcanie zbiorowiska w kierunku grądu, wydeptywanie i nadmierne użytkowanie (antropopresja wewnątrz rezerwatu: niekontrolowana penetracja, zaśmiecanie obszaru rezerwatu, wypuszczanie psów luzem, kradzieże drewna, nielegalne pozyskiwanie płodów runa leśnego i surowców zielarskich powodująca dewastację runa, drzew i krzewów oraz wierzchnich warstw gleby, płoszenie zwierząt w wyniku hałasu i przebywania ludzi na terenie rezerwatu), postępująca urbanizacja terenów przyległych do rezerwatu, powodująca obniżanie się poziomu wód gruntowych, przerwanie lub ubożenie korytarzy ekologicznych osłabienie naturalnej odporności drzewostanów na czynniki szkodliwe, zamieranie drzew, zmiana stosunków wodnych, wprowadzanie na teren rezerwatu wód opadowych, w szczególności zanieczyszczonych.

Ustanowionymi celami działań ochronnych są: utrzymanie powierzchni siedliska na poziomie 105,16 ha (dla 9170) oraz zwiększenie powierzchni siedliska do 2,45 ha (dla 9110).

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach terenów przekształconych antropogenicznie pod linię kolejową przebiegającą przez centrum dużej aglomeracji miejskiej. Od terenów chronionych w ramach

przedmiotowego obszaru Natura 2000 teren inwestycji oddzielony 3-kilometrowym pasem zwartej zabudowy mieszkaniowej. Inwestycja ogranicza się do przebudowy istniejącej i funkcjonującej linii kolejowej. Zakres przewidywanych prac nie przewiduje możliwości wystąpienia jakichkolwiek oddziaływań bezpośrednich, jak i pośrednich, mogących wpłynąć negatywnie na cele i przedmioty ochrony opisywanego obszaru Natura 2000. Inwestycja pozostaje bez wpływu na powierzchnię siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 oraz ich stanu zachowania.

4) odnośnie obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040

Jest to obszar chroniony z mocy Dyrektywy siedliskowej od 2009 r. na podstawie Decyzji Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669) (2011/64/UE). Plan zadań ochronnych dla przedmiotowego obszaru został ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 15 kwietnia 2015 roku w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040 (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2015 r. poz. 3955).

Do podstawowych zidentyfikowanych zagrożeń zaliczyć można: drogi i autostrady (w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 planowany jest przebieg drogi ekspresowej - Wschodniej Obwodnicy Warszawy, która może bezpośrednio lub pośrednio negatywnie wpływać na stan ochrony gatunku oraz jego siedliska), pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych (nieograniczony dostęp do obszaru Natura 2000 oraz niewystarczający poziom świadomości ekologicznej ludzi generuje zagrożenie polegające na nielegalnym pozbywaniu się różnego rodzaju odpadów (w tym odpadów z gospodarstw domowych), co może bezpośrednio lub pośrednio negatywnie wpływać na stan ochrony gatunku oraz jego siedliska), wędkarstwo (związane z wędkarstwem prowadzenie dzikich i niekontrolowanych zarybień gatunkami bardziej atrakcyjnymi dla wędkarzy oraz pozyskiwanie ryb innymi metodami niż wędką), zmiany stosunków wodnych (wszelkie zmiany w systemie hydrologicznym powodujące obniżanie się poziomu wód gruntowych mogą bezpośrednio lub pośrednio wpływać negatywnie na stan ochrony gatunku oraz jego siedliska).

Celem działań ochronnych jest utrzymanie populacji i siedliska gatunku w dotychczasowym stanie zachowania, charakteryzującym się: liczebnością ryb (odławianych w czerwcu jedną pułapką eksponowaną przez 1 godzinę) na poziomie ≥ 15 osobników, strukturą wielkości osobników (mierzoną udziałem w populacji osobników o długości całkowitej poniżej 60 mm) na poziomie $\geq 20\%$, udziałem samic w populacji na poziomie $> 50\%$, powierzchnią lustra wody na poziomie $\geq 0,1$ ha i stopniem zarośnięcia lustra wody przez roślinność $< 30\%$.

Inwestycja zlokalizowana jest w granicach terenów przekształconych antropogenicznie pod linię kolejową przebiegającą przez centrum dużej aglomeracji miejskiej. Od terenów chronionych w ramach przedmiotowego obszaru Natura 2000 teren inwestycji oddzielony 3-kilometrowym pasem zwartej zabudowy mieszkaniowej. Inwestycja ogranicza się do przebudowy istniejącej i funkcjonującej linii kolejowej. Zakres przewidywanych prac nie przewiduje możliwości wystąpienia jakichkolwiek oddziaływań bezpośrednich, jak i pośrednich, mogących wpłynąć negatywnie na cele i przedmioty ochrony opisywanego obszaru Natura 2000. Powierzchnia siedliska gatunku (około 0,07 ha) nie zostanie tym samym naruszona.

Mając powyższe na uwadze stwierdzić należy, że realizacja i funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony i integralność ww. obszarów 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 siedliska łęgowe.

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

Zgodnie ze stanowiskiem PGW WP z dnia 18 lipca 2022 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.10.2022.PS/IK.4, przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, na obszarze czterech jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) o nr: PLRW200002125971 o nazwie: „Wisła od Jeziorki do Kanału Młocińskiego”, RW2000025956 o nazwie „Kanał Kamionkowski wraz z Kanałem Gocławskim”, RW20000259529 o nazwie „Kanał Wawerski”, RW20000267182 o nazwie „Kanał Bródnowski”. JCWP „Wisła od Jeziorki do Kanału Młocińskiego”

wykazuje zły stan ogólny. Jest to silnie zmieniona część wód, ze słabym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego. Jest to zantropogenizowana część wód, w której występuje presja komunalna, przemysłowa oraz niska emisja. Osiągnięcie celów środowiskowych dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. JCWP „Kanał Kamionkowski wraz z Kanałem Gocławskim” wykazuje zły stan ogólny. Jest to silnie zmieniona część wód, ze złym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego. Jest to zantropogenizowana część wód, w której występuje nierozpoznana presja. Osiągnięcie celów środowiskowych dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. JCWP „Kanał Wawerski” wykazuje zły stan ogólny. Jest to silnie zmieniona część wód, ze słabym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym poniżej stanu dobrego. Jest to leśno-zantropogenizowana część wód, w której występuje nierozpoznana presja. Osiągnięcie celów środowiskowych dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. JCWP „Kanał Bódnowski” wykazuje zły stan ogólny. Jest to sztuczna część wód, ze słabym potencjałem ekologicznym oraz stanem chemicznym dobrym. Jest to zantropogenizowana część wód, w której występuje presja komunalna. Osiągnięcie celów środowiskowych dla wskazanej części wód oceniono jako zagrożone. Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze dwóch jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o europejskim kodzie PLGW200054 i PLGW200066, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, a także wód powierzchniowych i podziemnych przed potencjalnym zanieczyszczeniem, w pkt 1.2.30–1.2.45 sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunki dotyczące jego eksploatacji lub użytkowania. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych i podziemnych. Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych w ww. stanowisku PGW WP nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911). Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, wyznaczonych na podstawie konwencji ramsarskiej. Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi. Zgodnie z treścią stanowiska PGW WP ww. inwestycja częściowo obejmuje działania na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, wynikające z map zagrożenia powodziowego udostępnionych do publicznej wiadomości na Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Klimatu i Środowiska w dniu 22 października 2020 r. oraz ze Studiów Ochrony Przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz., 2233, ze zm.).

Realizacja inwestycji przy zachowaniu warunków przedstawionych w pkt 1.2.30–1.2.45 oraz w pkt 1.3 sentencji niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód oraz nie spowoduje zwiększenia zagrożenia powodziowego.

Zgodnie z treścią raportu oos, 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 oos, 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 o oś, 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 o oś, 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 o oś 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 o oś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia oraz projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru oraz skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił uwarunkowania oraz ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i określił na ich podstawie:

- 1) rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1. sentencji niniejszej decyzji),
- 2) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2. sentencji niniejszej decyzji),
- 3) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś (pkt 1.3. sentencji niniejszej decyzji),
- 4) brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś (pkt 2. sentencji niniejszej decyzji),
- 5) brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko (pkt 3. sentencji niniejszej decyzji).

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

W celu ograniczenia oddziaływania na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne nałożono na inwestora warunki wskazane w pkt 1.2.1 – 1.2.5 sentencji niniejszej decyzji.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko i zapewnienia prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej wprowadzono warunki wskazane w pkt 1.2.7 oraz 1.2.30 – 1.2.47, oraz w pkt 1.3.1 – 1.3.3 sentencji niniejszej decyzji.

Realizacja i eksploatacja projektowanej inwestycji będzie źródłem oddziaływań akustycznych. Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym i odwracalnym. W celu ograniczenia emisji hałasu zastosowane zostaną zabezpieczenia akustyczne, chroniące tereny zabudowy mieszkaniowej. W celu zminimalizowania oddziaływań w pkt 1.2.6 – 1.2.8 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 1.2.9 – 1.2.13 sentencji niniejszej decyzji.

Kontrola terenu pod nadzorem przyrodniczym przed przystąpieniem do prac przygotowawczych pozwoli ograniczyć do minimum szkody wśród gatunków podlegających ochronie oraz wyegzekwować stosowanie przepisów prawa z zakresu ochrony gatunkowej. 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. W przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory muszą być spełnione konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogi związane z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska. Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii Inwestora. Jednocześnie informuje się, że zgodnie z art. 131 pkt 14 ww. ustawy, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny. W celu ochrony gatunków chronionych i ich siedlisk oraz dziko występujących zwierząt objętych ochroną wprowadzono warunek określony w pkt 1.2.14 sentencji niniejszej decyzji.

Zaplecza budowy, bazy materiałowe oraz tymczasowe drogi technologiczne należy lokalizować poza terenami charakteryzującymi się najwyższą wrażliwością przyrodniczą. w pkt 1.2.15 i 1.2.16 sentencji niniejszej decyzji.

Inwestycja będzie realizowana pod stałym nadzorem przyrodniczym. Punkty 1.2.17 i 1.2.18 sentencji niniejszej decyzji precyzują minimalny skład nadzoru przyrodniczego oraz jego kompetencje i obowiązki.

Punkty 1.2.19 – 1.2.26 sentencji niniejszej decyzji regulują zasady gospodarowania zielenią zlokalizowaną w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

Warunek 1.2.27 sentencji niniejszej decyzji ograniczają ryzyko nieumyślnego zabijania zwierząt podczas wykonywania prac budowlanych.

Warunek 1.2.28 sentencji niniejszej decyzji 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.

Humus jako najcenniejsza warstwa profilu glebowego podlega ochronie i jako taka powinna być zabezpieczona na czas realizacji inwestycji i wykorzystana do zagospodarowania otoczenia inwestycji (warunek 1.2.29 sentencji niniejszej decyzji).

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

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

W pkt 3. sentencji niniejszej decyzji tutejszy organ, biorąc pod uwagę stanowisko PGW WP, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Stanowisko takie przyjął wzięwszy pod uwagę, że ww. przedsięwzięcie nie znajduje się w bliskim sąsiedztwie granic państwa. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w raporcie 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 2021 r. poz. 735, ze zm., zwanej dalej „Kpa”) Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy 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 Targówek m.st. Warszawy, w Urzędzie Dzielnicy Rembertów 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 Targówek m.st. Warszawy, w Urzędzie Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

Regionalny Dyrektor obwieszczeniem z dnia 21 lipca 2022 r., znak: WOOS-II.420.111.2021.DF.15, wyznaczył 30-dniowy termin udziału społeczeństwa w terminie od 25 lipca 2022 r. do 23 sierpnia 2022 r. W wyznaczonym na udział społeczeństwa terminie do organu wpłynęły uwagi Zielonego Mazowsza przy piśmie z dnia 23 sierpnia 2022 r.

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze wniosło o uwzględnienie przejścia pieszo-rowerowego łączącego ulicę Podskarbińską (Praga Południe) i ul. Księżnej Anny (Targówek). Regionalny Dyrektor odnosząc się do powyższego wniosku stwierdza, iż działa na podstawie wniosku Inwestora i jest nim związany oraz nie posiada kompetencji do wprowadzania zmian projektowych analizowanego przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor analizując sprawę odnosi się do przedłożonego materiału dowodowego.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko oraz na spójność i integralność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

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

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

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



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA
w Warszawie

Arkadiusz Siembida

Załącznik:

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

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. Mazowiecki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa;
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Zarzeczce 13B, 03-194 Warszawa.



Warszawa, dnia 13 października 2022 r.

**REGIONALNY
DYREKTOR OCHRONY
ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.111.2021.DF.19

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, ze zm.)

Przedsięwzięcie polega na przebudowie linii kolejowych na odcinku od stacji Warszawa Wschodnia do ul. Wybrzeże Szczecińskie oraz budowa nowej linii kolejowej łączącej linii kolejowe nr 7 i 9. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie dzielnic: Praga Południe, Praga Północ, Targówek oraz Rembertów w obszarze Miasta Stołecznego Warszawy, w powiecie warszawskim, w województwie mazowieckim.

Zakres przestrzenny planowanej inwestycji obejmuje linie kolejowe nr 2, nr 448, nr 7, nr 9, nr 45, nr 452, nr 902, nr 545, nr 547, nr 839 oraz nr 903.

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) – Zakres przestrzenny obejmuje prace torowe na LK2 od km 2,800 do 6,545; LK448 od km 2,800 do 6,200; LK7 od km 4,062 do 6,250; LK9 od km 4,407 do 7,164; LK45 od km 0,684 do 1,900; LK452 od km 4,689 do 6,250; LK545 od km 1,800 do 1,900; LK902 od km 4,950 do 6,435; LK903 od km 1,443 do 1,860, nowa łącznica (estakada) pomiędzy LK7 i LK9. Łącznie ok 19,4 km. Pozostałe prace związane z SRK: LK2 od km 2,800 do 7,270; LK448 od km 2,800 do 9,768; LK7 od km 4,062 do 6,300; LK9 od km 4,407 do 7,664; LK45 od km 0,684 do 2,297, LK452 od km 4,689 do 10,103; LK545 od km 1,800 do km 1,900, LK902 od km 4,950 do 7,730; LK547 od km 6,146 do 6,381, LK839 od km 2,297 do 4,294, LK903 od km 1,443 do 3,992, nowa łącznica

między LK7 i LK9. Łącznie ok. 34 km. Wariant zakłada po przebudowie: na LK2: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 90 - 100 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 – 80 km/h; na LK448: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 80 - 100 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 - 80 km/h; na LK7, LK9, LK45, LK452, LK545: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 60 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK902: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 100 km/h, średnią prędkość pociągu towarowego: 60 km/h; na LK903: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 30 km/h, nowa łącznica pomiędzy LK7 a LK9: średnią prędkość pociągu pasażerskiego: 90 km/h. W wariantcie tym nastąpi przebudowa układu geometrycznego LK2, 448, 7, 9, 45, 452, 545, 902, 903 układu torowego oraz dla nowej łącznicy budowa układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem. Wykonana będzie kompleksowa przebudowa 1 stacji Warszawa Wschodnia, przebudowa posterunku odgałęźnego PODG Podskarbińska w km 5,996 dla LK448 i km 5,988 dla LK2, przebudowa przystanku na p.o. Warszawa Stadion oraz budowa zaplecza techniczno-socjalnego w okolicach stacji Warszawa Wschodnia. Nastąpi także przebudowa systemu odwodnienia wszystkich linii kolejowych, peronów, stacji (przystanków). W wariantcie inwestycyjnym planowana jest m.in. rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich kolejowych w tym tuneli drogowych pod układem torowym oraz rozbiórka istniejących i budowa ścian oporowych, przebudowa przejść podziemnych, budowa murów oporowych wzdłuż istniejących nasypów, budowa nowej estakady – nowa łącznica pomiędzy LK7 i LK9. Wykonana zostanie również przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym); kompleksowa przebudowa sieci trakcyjnej oraz przebudowa sieci elektroenergetycznych sn i nn oraz wysokiego napięcia, kompleksowa przebudowa sieci teletechnicznej oraz przebudowa lub zabezpieczenie licznych sieci: m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i 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 inżynierskich, obiektów kubaturowych, odwodnienia;
- roboty ziemne związane z wymianą istniejących konstrukcji w zakresie do spodu konstrukcji (około 15 m poniżej poziomu terenu);
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 30 m poniżej spodu konstrukcji;
- przebudowę i budowę obiektów inżynierskich (w tym rozbiórkę częściową lub całościową wszystkich istniejących obiektów inżynierskich w celu wykonania prac związanych z przebudową zgodnie z projektem, a także budowa nowej linii kolejowej łączącej linię nr 7 i 9 przebiegającej po estakadzie);
- budowę nowych obiektów inżynierskich w tym tuneli drogowych i estakady;
- przebudowę/budowę stacji i przystanku w tym peronów wraz z dostosowaniem do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się (budowę schodów ruchomych, wind, pochylni);
- przebudowę/budowę układu torowego i rozjazdów wraz z odwodnieniem;
- budowę sieci trakcyjnej;
- rozbiórkę i budowę/wzmocnienie istniejących nasypów kolejowych, wykonanie murów oporowych wzdłuż nasypów;
- wykonanie murów oporowych;
- oczyszczanie tłuczni (zapewnienie odpowiedniej frakcji) i uzupełnianie podsypki;
- wzmocnienie podtorza poprzez wbudowanie warstwy ochronno-filtracyjnej;
- prace w zakresie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zabudowa lub wymiana urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowa blokad liniowych i urządzeń stacyjnych);
- budowę obiektów kubaturowych w tym: zaplecza techniczno-socjalnego na stacji Warszawa Wschodnia, które będzie składać się z: budynku wielofunkcyjnego wraz z LCS, garażu, magazynu paliw i środków chemicznych, wiaty techniczno-magazynowej, istniejącego warsztatu (obiekt przewidziany do remontu) oraz hali warsztatowej dla toru odstawczego;
- budowę zadaszania stacji Warszawa Wschodnia;
- wykonanie nowych kabli zasilających i powrotnych z podstacji trakcyjnych;
- na peronach, w przejściach podziemnych dla pieszych, obiektach inżynierskich, w głowicach stacyjnych - wykonanie nowego oświetlenia wraz z instalacjami elektroenergetycznymi;

- przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej służącej do przewodowej i bezprzewodowej łączności głosowej w tym budowa sieci GSMR;
- usunięcie kolizji w zakresie linii wysokiego napięcia 110 kV;
- budowę zbiorników lub kanałów retencyjnych;
- przebudowę istniejącego przejazdu kolejowego w km 5,187 LK7;
- budowę sieci m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych;
- budowę/przebudowę kanalizacji kablowej;
- przebudowę kolizji sieci m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych, gazowych i ciepłowniczych;
- rozbiórkę istniejącej nastawni tzw. „grzybka”.

W ramach wariantu inwestycyjnego przewiduje się przebudowę układu geometrycznego torów w celu dostosowania do przewidywanych w projekcie zmian funkcjonalnych na stacjach. W związku z planowanymi pracami na liniach kolejowych objętych planowanym przedsięwzięciem konieczna będzie również budowa układu torowego na nowej łącznicy (estakada) pomiędzy LK7 i LK9. Zakres prac obejmował będzie zmiany geometrii linii w planie i profilu, a także przebudowę nawierzchni wraz z podtorzem i odwodnieniem. W torach zostaną zastosowane trzy klasy nawierzchni z nowymi szynami na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej oraz nawierzchnią bezpodsypkową. Założono, że torowo Posterunek Warszawa Podskarbińska zostanie włączony w stację Warszawa Wschodnia. Planowana jest również przebudowa i zmiana kategorii przejazdu kolejowo-drogowego w km 5,187 LK7. Przejazd zlokalizowany jest równocześnie na LK448 i LK452. Odwodnienie układu torowego linii objętych przedmiotową inwestycją odbywać się będzie poprzez system drenokolektorów, rowów włączonych do kanalizacji deszczowej. Odwodnienie peronów, zadaszeń, układu drogowego, wiaduktów, obiektów inżynierskich z wód opadowych i roztopowych nastąpi poprzez drenaż, system odwodnieni liniowych oraz punktowych (korytka, wpusty) włączone do kanalizacji deszczowej. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z nowej łącznicy odbywać się będzie do gruntu na terenie kolejowym przez zbiorniki infiltracyjne (rozsączające). Zebrane w sieć kanalizacji deszczowej wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane poprzez szczelne zbiorniki retencyjne do miejskiej sieci kanalizacyjnej lub poprzez zbiorniki infiltracyjne (chłonne) do gruntu. W ramach wariantu rekomendowanego przez inwestora przewiduje się prace na stacji Warszawa Wschodnia oraz przystanku osobowym Warszawa Stadion (jedynie w zakresie infrastruktury pasażerskiej). W ramach wariantu rekomendowanego przewiduje się prace na posterunku odgałęźnym. Wariant rekomendowany przez inwestora zakłada: rozbiórkę istniejących i budowę 9 nowych wiaduktów kolejowych na LK2, LK448, LK7 i LK452; budowę nowego tunelu drogowego z ciągiem pieszo-rowerowym pod układem torowym w celu wykonania połączenia drogowego na LK2, 9, 45, 902; przebudowę dwóch wiaduktów kolejowych na LK45 oraz LK545, rozbiórkę i budowę nowego tunelu drogowego pod układem torowym w celu wykonania połączenia drogowego na LK2; rozbiórkę istniejących i budowę nowych ścian oporowych na LK448, przebudowę przejść podziemnych na LK2, 7, 9, 448 oraz budowę estakady – wiaduktu kolejowego – nowa łącznica pomiędzy LK7 i LK9.

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

- demontaż elementów wyposażenia obiektu;
- usunięcie instalacji znajdujących się na obiekcie;
- demontaż konstrukcji obiektu na podstawie zatwierdzonego projektu rozbiórki;
- rozbiórkę przyczółków i ustroju nośnego;
- budowę ścian szczelinowych i fundamentów pośrednich do głębokości około 30 m poniżej spodu konstrukcji;
- budowę nowych fundamentów i przyczółków;
- wykonanie izolacji oraz zasypek obiektu wraz z odwodnieniem;
- budowę fundamentów i podpór;
- budowę ustroju nośnego;
- wykonanie nawierzchni torowej i wymianę sieci trakcyjnej na obiektach;

- wyposażenie obiektu w kanały kablowe (SRK, teletechnika, elektroenergetyka), balustrady wg dokumentacji projektowej.

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

Nazwa stacji/przystanku	Nr linii kolejowej	Zakres prac w ramach wariantu rekomendowanego
p.o. Warszawa Stadion	448	Przebudowa przystanku w zakresie następujących branż: <ul style="list-style-type: none"> - zakresu infrastruktury pasażerskiej; - konstrukcyjnej; - SRK; - sieci trakcyjnej i elektroenergetycznej sn i nn; - układ torowy; - teletechnicznej; - odwodnienia.
Stacja Warszawa Wschodnia	2	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa układu torowego oraz peronów na stacji; - budowa zadaszenia całej stacji w formie hali peronowej, która swoim zasięgiem obejmuje wszystkie wyjścia z przejść pod torami w części dalekobieżnej i całą długość peronów podmiejskich; - przebudowa układu trzech przejść pod torami dla pieszych oraz tuneli służących ułożenia infrastruktury instalacji; - przebudowa sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej sn i nn oraz wysokiego napięcia, układu odwodnienia, SRK, sieci teletechnicznej itp.; - wykonanie schodów, schodów ruchomych, wind i pochylni na perony; - wykonanie odwodnienia; - budowa zaplecza technicznego-socjalnego na stacji Warszawa Wschodnia, które będzie składać się z: budynku wielofunkcyjnego wraz z LCS, garażu, magazynu paliw I środków chemicznych, wiaty techniczno-magazynowej, istniejącego warsztatu (obiekt przewidziany do remontu).

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza granicami obszarowych form ochrony przyrody. Inwestycja na odcinku około 1,5 km przecina otulinę rezerwatu przyrody „Olszynka Grochowska”. Najbliższe obszary Natura 2000 położone w odległości do 5 km od linii rozgraniczających teren inwestycji to: Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalony o około 70 m, Las Jana III Sobieskiego PLH140031 oddalony o około 3,0 km oraz Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040 oddalony o około 4,1 km. Najbliższy korytarz o znaczeniu ponadlokalnym znajduje się w odległości około 70 m na zachód - Dolina środkowej Wisły GKPN-10A.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Arkadiusz Bicmbida