



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 2 grudnia 2009 r.

RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-125/08

**DECYZJA  
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH  
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a tiret drugie, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”), w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm., zwanej dalej „Ooś”) oraz art. 104 oraz 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 14 listopada 2008 r. Pana Krzysztofa Poglóda, pełnomocnika PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegająca na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska

określam

**następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia według wariantu „W1A”**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Planowane przedsięwzięcie „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź” obejmuje linię kolejową nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) tj. od km 3+900 do km 61+350. Niniejsza decyzja określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia i odnosi się do odcinka położonego na terenie województwa mazowieckiego, tj. od km 3+900 do km 57+685.

Trasa linii kolejowej nr 1 na obszarze województwa mazowieckiego przebiega przez: miasto Warszawa (dzielnice Warszawa Wola, dzielnice Warszawa Włochy, dzielnice Warszawa Ursus), powiat pruszkowski (gminę Piastów, gminę Pruszków, gminę Brwinów - obszar wiejski, gminę Brwinów - obszar miejski), powiat grodziski (gminę Milanówek, gminę Grodzisk Mazowiecki - obszar miejski, gminę Grodzisk Mazowiecki - obszar wiejski, gminę Jaktorów) oraz powiat żyrardowski (gminę Żyrardów, gminę Wiskitki, gminę Puszcza Marińska).

Linia nr 1 jest częścią trasy kolejowej Warszawa - Łódź, w tym objęty niniejszą decyzją odcinek od Warszawy Zachodniej do granicy województw mazowieckiego i łódzkiego, jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowej na sieci PKP w kraju. W związku z tym, podstawowym założeniem planowanej inwestycji jest przebudowa linii w celu osiągnięcia prędkości maksymalnej do 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz

120 km/h dla pociągów towarowych o maksymalnym nacisku 221 kN/os. Realizacja planowanego przedsięwzięcia pozwoli skrócić czas przejazdu na poszczególnych odcinkach: Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki - Żyrardów - Miedniewice (Skierniewice).

Planowane przedsięwzięcie obejmuje modernizację układu geometrycznego linii oraz przebudowę układów torowych na stacjach i posterunkach ruchu, w wyniku której na odcinku Warszawa Włochy-Miedniewice (Skierniewice) będzie możliwy przejazd z maksymalną prędkością do 160 km/h.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

**II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.**

1. Organizacja budowy winna zapewniać maksymalną ochronę środowiska przyrodniczego, również podczas transportu np. materiałów budowlanych.
2. Na etapie realizacji inwestycji należy oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych (np. zabezpieczenie placów postojowych maszyn budowlanych); wszelkie prace winny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej.
3. Lokalizować zaplecza budowy oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Magazyny, składy materiałów i odpadów, bazy transportowe i techniczne w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, dolinami rzek i terenami podmokłymi, a także poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.), tj.: poza terenem, na którym w sąsiedztwie linii kolejowej znajdują się pomniki przyrody zlokalizowane na odcinkach: od km 6+000 do 7+500 km, w ok. km 15+500, od km 22+000 do km 22+500, od km 24+000 do km 27+100, w ok. km 29+115, od km 42+500 do km 43+100, w ok. km 44+750 oraz w okolicy km 52+250, poza obszarami użytków ekologicznych zlokalizowanych na odcinkach: od km 47+500 do km 48+750 oraz od km 45+000 do km 46+600, poza Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu, poza Bolimowsko — Radziejowickim Obszarem Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki oraz poza obszarem Bolimowskiego Parku Krajobrazowego.
4. Wytyczać drogi dojazdowe do obsługi placu budowy w oparciu o istniejącą sieć dróg tam, gdzie jest to możliwe. Natomiast na obszarach wyszczególnionych w punkcie II. 3 lokalizacja nowej drogi dojazdowej jest możliwa wyłącznie w przypadku braku innych rozwiązań umożliwiających realizację inwestycji na przedmiotowym terenie.
5. Lokalizować zaplecza budowy poza terenami, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne tj. poza obszarami zlokalizowanymi na odcinkach: od km 4+800 do km 6+900, od km 8+700 do km 23+800, od km 24+200 do km 26+800, od km 29+250 do km 32+550, od km 36+500 do km 42+750, od km 49+000 do km 50+500). Lokalizowanie zaplecza budowy na tym obszarze będzie możliwe jedynie pod warunkiem zastosowania szczególnych- środków ostrożności poprzez zaprojektowanie szczelnej izolacji wód gruntowych.
6. Teren przekształcony w wyniku robót (obszar zajęty na zaplecze techniczne, drogi tymczasowe itp.) zrehabilitować po ich zakończeniu.
7. Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia stanowisk roślin chronionych: kukułki szerokolistnej (*Dactylorhiza majalis*) i listery jajowatej (*Listera opata*) w rejonie odcinka od km 47+800 do km 48+100.

8. Nie dopuścić do zajęcia lub zniszczenia stanowisk chronionych płazów: traszki zwyczajnej (*Lissotriton vulgaris*), żaby jeziorkowej (*Rana lessonae*), traszki grzebieniastej (*Triturus cristatus*) w rejonie odcinka od km 52+700 do km 53+200, a także siedliska żaby jeziorkowej w rejonie odcinka od km 56+000 do km 56+500. W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania traszek należy wykonać ogrodzenie płotkami uniemożliwiającymi wchodzenie płazów na teren budowy.
9. Plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów odpowiednio zabezpieczyć przed ich wtargnięciem. Podczas prowadzenia prac budowlanych unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy.
10. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę roślinności w rejonie linii kolejowej — do drzew i krzewów stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego. W stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać stosownych nasadzeń zastępczych, rodzimymi gatunkami drzew i krzewów, wycinka winna odbyć się po uprzedniej szczegółowej inwentaryzacji.
11. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy, zabezpieczyć przed uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac poprzez osłony pni i korzeni, w tym ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, a także nie składować materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej.
12. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego, podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.
13. Wycinkę drzew prowadzić w sposób nie powodujący zmian stosunków wodnych.
14. Prace polegające na wycince drzew i krzewów wykonywać poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.
15. Wprowadzić rozwiązania zabezpieczające ciek i zbiorniki wodne przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych, szczególnie w odniesieniu do cieków zlokalizowanych w rejonie: km 15+350, 19+989, 27+168, 31+740, 35+505, 39+266, 41+352, 43+784, 43+862, 47+805, 49+631, 57+560.
16. W trakcie realizacji przedsięwzięcia wprowadzić działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej do cieków: rzeki Utraty w km 15+350, rzeki Zimnej Wody w km 19+989, rzeki Rokitnicy w km 27+168, ciek bez nazwy w km 31+740, rzeki Tuczej w km 35+505, rzeki Głębokiej Strugi w km 39+266, rzeki Wierzbianki w km 41+352, rzeki Pisi Gogoliny w km 43+784 oraz w km 43+862, rzeki Czarnej Strugi w km 47+805, rzeki suchej Nidy w km 49+631, rzeki Rokitny w km 57+560, a także nie prowadzić robót budowlanych w korytach ww. rzek.
17. W trakcie prac budowlanych w maksymalnym stopniu oszczędzać, znajdujące się w pobliżu planowanej inwestycji siedliska grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego, zlokalizowane w rejonie odcinków: od km 44+800 do km 45+000, od km 46+400 do km 46+800, od km 48+400 do km 48+650, od km 57+500 do km 57+685, a także siedliska łąg wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych, znajdujące się, w okolicy km 44+800.
18. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
19. Odpady segregować i składować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

20. Odpady niebezpieczne segregować i przekazywać do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy.
21. Zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami poprzez tankowanie maszyn roboczych z należytą starannością, magazynowanie zbiorników z olejem pod zamykaną wiatą, zabezpieczenie materiałów do budowy linii kolejowej, a także okresowe (do czasu zakończenia budowy) wyścielenie stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi.
22. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw i smarów) i syntetycznych (np. olejów).
23. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby w jak największym stopniu uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
24. Ścieki bytowo — socjalne z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni.
25. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6.00 — 22.00).
26. W rejonie zidentyfikowanych siedlisk płazów (w pobliżu km 47+600, 55+000, 55+200, 57+800) prace budowlane winny być prowadzone poza ich sezonem rozrodczym, a jeżeli istnieje taka możliwość poza okresem ich aktywności, czyli od października do początku marca.
27. Prowadzone prace nie mogą wpłynąć na naturalny charakter cieków wodnych, należy zagwarantować ich ochronę przed zanieczyszczeniem oraz zasypianiem.
28. Na etapie realizacji prac w pierwszej kolejności należy wykonać/wyremontować przepusty i inne budowle spełniające funkcje przejść dla zwierząt.
29. Po zakończeniu realizacji inwestycji teren wokół uporządkować i doprowadzić do stanu umożliwiającego naturalną odbudowę środowiska przyrodniczego.

### III. W projekcie budowlanym uwzględnić:

1. Wykonanie ekranów akustycznych o wysokości 5,0 m w celu ochrony terenów narażonych na hałas w następujących lokalizacjach:

- na odcinku od km 6+200 do km 8+100 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 9+300 do km 10+500 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 11+200 do km 12+900 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 13+100 do km 14+000 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 14+950 do km 15+300 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 15+900 do km 17+300 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 19+400 do km 19+600 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 21+200 do km 23+400 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 24+900 do km 27+500 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 27+900 do km 28+200 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 30+050 do km 31+000 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 31+800 do km 37+000 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 37+900 do km 38+700 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 40+100 do km 44+800 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 49+600 do km 50+300 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 50+900 do km 52+400 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 53+400 do km 53+600 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 53+900 do km 55+700 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 56+000 do km 56+200 po stronie północnej linii kolejowej;
- na odcinku od km 5+200 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej;
- na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej;

- na odcinku od km 18+400 do km 20+000 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 20+800 do km 23+300 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 24+600 do km 25+930 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 26+120 do km 29+400 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 29+600 do km 31+000 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 31+800 do km 32+400 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 32+700 do km 37+400 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 38+300 do km 41+600 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 43+800 do km 44+300 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 49+600 do km 50+700 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 51+600 do km 52+000 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 52+200 do km 52+400 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 54+000 do km 54+800 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 55+100 do km 55+600 po stronie południowej linii kolejowej;
  - na odcinku od km 55+900 do km 56+400 po stronie południowej linii kolejowej.
2. Ekran akustyczny musi się charakteryzować odpowiednią izolacyjnością akustyczną oraz wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) wpisującym się w otaczający krajobraz. Ze względu na konieczność ochrony ptaków ekran akustyczny winny być nieprzezroczysty – w szczególności zbudowany z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. W celu ochrony ptaków oraz krajobrazu należy po obydwu stronach ekranów zastosować odpowiednią kolorystykę (nie dopuszczalna jest barwa błękitna oraz kolidująca z elementami systemu sterowania ruchem kolejowym). W przypadku zastosowania elementów przezroczystych należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) stosowanie ekranów przezroczystych barwnych w celu wyeliminowania kolizji z ptakami.
3. Zastosowanie reduktora hałasu (OKTAGON) przy konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych.
4. Wyciszenie torowiska przy użyciu dodatkowych rozwiązań technicznych w postaci mat antywibracyjnych w podanej poniżej lokalizacji:
- posterunek odgałęźny Warszawa Włochy na odcinku od km 6+800 do km 7+200;
  - przystanek osobowy Warszawa Ursus, na odcinku od km 8+800 do km 9+300;
  - przystanek osobowy Piastów, na odcinku od km 12+200 do km 12+600;
  - stacja Pruszków, na odcinku od km 15+600 do km 16+000;
  - przystanek osobowy Brwinów, na odcinku od km 21+800 do km 22+200;
  - przystanek osobowy Milanówek, na odcinku od km 25+600 do km 26+050;
  - stacja Grodzisk Mazowiecki, na odcinku od km 29+300 do km 29+700;
  - stacja Żyrardów, na odcinku od km 43+000 do km 43+150;
  - na odcinku od km 12+650 do km 12+800;
  - na odcinku od km 30+120 do km 30+180;
  - na odcinku od km 32+950 do km 33+000;
  - na odcinku od km 34+820 do km 34+870;
  - na odcinku od km 35+050 do km 35+120;
  - na odcinku od km 43+970 do km 44+020;
  - na odcinku od km 51+750 do km 51+800;
  - na odcinku od km 51+850 do km 51+900;
  - na odcinku od km 51+970 do km 52+020.

5. Zaprojektowanie systemu odwodnienia i odprowadzania wód opadowych ze szlaku oraz ze stacji kolejowych z uwzględnieniem ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, w tym należy przewidzieć:

- a. zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia wszystkich obiektów mostowych, dzięki któremu wody opadowe nie będą kierowane bezpośrednio z tych obiektów do przepływających pod nimi cieków,
- b. na obiektach, o których mowa w punkcie 5.a., zaprojektowanie urządzeń umożliwiających oczyszczanie wód opadowych spływających z torowiska z zawieszin i substancji ropopochodnych, a także urządzeń umożliwiających zatrzymanie substancji niebezpiecznych w przypadku awarii;

6. Zastosowanie rozwiązań umożliwiających bezpieczną migrację zwierząt przekraczających linię kolejową, w tym należy przewidzieć:

a. przebudowę, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt małych:

- w km 16+633, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 17+767, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 20+535, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 22+274, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 23+290, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 24+552, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 30+936, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 31+740, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 32+421, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 34+554, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 34+827, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 36+440, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 37+530, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 42+972, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m;
- w km 44+824, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 46+531, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 50+473, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 51+327, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 52+507, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 52+875, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 53+641, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek;
- w km 55+994, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m z instalacją suchych półek.

W przypadku przejść połączonych z ciekami wodnymi, koryta cieków powinny być zlokalizowane w centralnej części przejścia, a po obu stronach powinny znajdować się pasy suchego terenu (dla płazów, gadów i małych ssaków) lub półki drewniane dla małych ssaków. Minimalna szerokość półek to 0,5 m. Pasy suchego terenu, położone poza zasięgiem wody powinny mieć szerokość łączną równą podwójnej szerokości koryta. Przebudowa przedmiotowych przejść nie może powodować zważenia szerokości koryt cieków.

b. przebudowa, remont lub zachowanie w istniejących obiektach funkcji przejść dla zwierząt średnich:

- w km 15+350, o wysokości 2,90 m i szerokości 9,50 m, 9,50 m, 9,50 m;
- w km 19+989, o wysokości 3,11 m i szerokości 17,10 m;
- w km 23+527, o wysokości 2,80 m i szerokości 3,05 m;
- w km 27+168, o wysokości 1,60 m i szerokości 8,04 m i 8,23 m;
- w km 29+108, o wysokości 2,05 m i szerokości 5,60 m;
- w km 30+064, o wysokości 1,50 m i szerokości 17,10 m;

- w km 33+785, o wysokości 1,20 m i szerokości 6,38 m;
  - w km 35+505, o wysokości 2,30 m i szerokości 5,60 m, 5,60 m, 5,60 m;
  - w km 39+266, o wysokości 2,95 m i szerokości 6,20 m;
  - w km 41+352, o wysokości 2,15 m i szerokości 3,85 m i 3,85 m;
  - w km 43+784, o wysokości 2,00 m i szerokości 6,80 m;
  - w km 47+805, o wysokości 2,75 m i szerokości 17,10 m;
  - w km 49+631, o wysokości 2,30 m i szerokości 7,44 m, 7,20 m, 7,20 m;
  - w km 55+658, o wysokości 1,70 m i szerokości 15,85 m;
  - w km 57+560, o wysokości 1,60 m i szerokości 16,00 m;
- c. budowa przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym w km 53+000 o wymiarach 0,75 m wysokości i 1,0 m szerokości. Konieczne jest również zastosowanie przy przepuszczeniu betonowych plotów o wysokości 0,5 m, na odcinkach 150 m w obie strony od przepustu, zabezpieczających przed przedostaniem się płazów na torowisko i kierujących je do przejścia.
7. Strefy przejść dla zwierząt należy odpowiednio urządzić (wkomponowanie w krajobraz, osłony antyosłnieniowe, nasadzenia osłonowe) oraz ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia; w fazie eksploatacji inwestycji tunele / przejścia winny być regularnie oczyszczane np. z liści.
  8. Należy przystosować do rangi przejść dla zwierząt wszystkie możliwe przepusty i obiekty mostowe; przejścia dla zwierząt, jako obiekt inżynierski, winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona jego trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania.
  9. Zaprojektowanie urządzeń odstraszcających zwierzęta UOZ-1 na odcinkach:
    - od km 20+000 do km 21+000,
    - od km 44+800 do km 49+000,
    - od km 53+050 do km 53+700,
    - od km 56+400 do granicy województwa, z wyłączeniem miejsc z zabudową mieszkalną umiejscowioną w niewielkiej odległości (do ok. 100 m) od linii kolejowej. W ww. miejscach jako zamiennik odpłaszaczy dźwiękowych UOZ-1, po obu stronach linii kolejowej zamontować siatkę zabezpieczającą przed wtargnięciem zwierząt na tory.
 Odpłaszacze dźwiękowe UOZ-1 należy rozmieszczać w odległości co 70 m naprzemiennie po obu stronach toru.
  10. Zaprojektowanie urządzeń odstraszcających zwierzęta w postaci odpłaszaczy odbłaskowych na odcinku od km 56+200 do km 57+685. Na prostych odcinkach linii elementy odbłaskowe powinny zostać zamontowane w odległości co 20 m naprzeciwległe wzdłuż obu stron torów. Na łukach odległość między elementami odbłaskowymi powinna być określona funkcją promienia łuku. Maksymalnie dopuszczalna odległość elementu odbłaskowego od krawędzi toru wynosi 4,0 m.
  11. Zaprojektowanie siatki, na odcinku od km 44+300 do km 44+800, po stronie południowej linii kolejowej przeciwdziałającej wkraczaniu zwierząt na linię kolejową ograniczoną od północnej strony ekranem akustycznym.
  12. Rezygnację z budowy korytek krakowskich i innych głębokich umocnień dna rowów prowadzących wody opadowe, które mogłyby stanowić pułapkę lub barierę dla zwierząt. Jedynie w wyjątkowych przypadkach zagrożenia osuwania się ziemi dopuszczalne jest zastosowanie elementów betonowych o profilu umożliwiającym łatwe wyjście z nich zwierząt np. korytek Gara, słowackich lub innych o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni.
  13. Ochronę krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej z lat 1845-1912.

**IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii:**

- nie określa się.

**V. Wymogi w zakresie ograniczania trans granicznego oddziaływania na środowisko:**

- nie określa się.

**VI. Wymagania dodatkowe.**

1. Na odcinkach linii kolejowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony mostu, a także po 100 m z każdej strony przepustu, zabrania się stosowania herbicydów, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności. Środki chwastobójcze używane do utrzymywania nasypów w odpowiednim stanie technicznym winny być biodegradowalne, tam gdzie istnieje taka możliwość należy stosować koszenie, ze względu na niebezpieczeństwo niekorzystnego wpływu herbicydów na płazy i gady, na odcinku 500m w pobliżu miejsca lęgowego traszki należy zrezygnować ze stosowania herbicydów do utrzymania torowiska.
2. Wskazania ujęte w punkcie VI.1. należy zastosować również w odniesieniu do odcinków linii kolejowej sąsiadujących ze stanowiskami występowania traszki grzebieniastej, tj. na odcinku od km 52+600 do km 53+400.
3. Ze względu na występowanie w rejonie inwestycji siedlisk zwierząt i roślin chronionych, prace budowlane winny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym (specjaliści z dziedziny herpetologii, botaniki).
4. W fazie eksploatacji inwestycji należy przeprowadzić minimum pięcioletni monitoring wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt (skuteczności), drożności szlaków migracji oraz kolizji ze zwierzętami, z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

**VII. Na inwestora należy nałożyć obowiązek wykonania analizy porcelizacyjnej w poniższych zakresach:**

- 1) emisja hałasu kolejowego na terenach chronionych akustycznie, pod kątem zbadania konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań technicznych minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływanie, bądź utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
- 2) skuteczność podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych. Należy dokonać monitoringu weryfikującego efektywność funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie III.6.a. i III.6.b. niniejszej decyzji oraz efektywność zastosowanych urządzeń odstraszających zwierzęta tj. odplaszczaczy dźwiękowych i odbłaskowych, o których mowa w punkcie III.9 i III.10, uwzględniając częstotliwości przejazdów pociągów oraz szybkości poszczególnych składów. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

**VIII. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 14 listopada 2008 r. Pan Krzysztof Poglód, Pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa zwrócił się do Wojewody



Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane przez Wojewodę Mazowieckiego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7a ustawy Ooś.

Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniając zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego oraz obowiązek pro-wspólnotowej wykładni przepisów prawa krajowego tj. Poś.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

1. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
2. raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granicy województwa mazowieckiego, polegającej na budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej, a także budowie i przebudowie infrastruktury drogowej oraz obiektów służących ochronie środowiska wraz z aneksem oraz wyjaśnieniami nadesłanymi przez wnioskodawcę, w dniu 13 sierpnia 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 7 sierpnia 2009 r. oraz wyjaśnieniami z dnia 7 września 2009 r. jako odpowiedź na wezwanie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 26 sierpnia 2009 r.;
3. poświadczony przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych;
4. pełnomocnictwo.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 Poś, a także w § 2 ust. 1 pkt 27 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, ze zm.).

W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji określono:

- 1) warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt II sentencji decyzji);
- 2) wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym (pkt III sentencji decyzji);
- 3) wymagania dodatkowe (pkt VI sentencji decyzji);
- 4) wykonanie analizy porealizacyjnej (pkt VII sentencji decyzji)

Ad. 1), 2).

W związku z planowaną modernizacją, przeanalizowano pięć wariantów:

- wariant „W0”, który jest wariantem odniesienia (bezinwestycyjnym). Wariant ten zakłada utrzymanie parametrów linii kolejowej na obecnym poziomie;
- wariant „W1A” jest wariantem inwestycyjnym. Realizacja modernizacji linii kolejowej w wariantcie „W1A” pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) z prędkością maksymalną do 160 km/h. Zaprojektowano cztery pary

rozjazdów przy jeździe w kierunku Łodzi by umożliwić przejazd przez stację Grodzisk Mazowiecki z prędkością maksymalną do 160 km/h;

- wariant „W1B” jest wariantem inwestycyjnym. Realizacja modernizacji linii kolejowej w wariantcie „W1B” pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) z prędkością maksymalną do 160 km/h z ograniczeniem prędkości w obrębie stacji Grodzisk Mazowiecki do 100 km/h. Ograniczenie to wynika z zastosowania przy jeździe w kierunku Łodzi rozjazdów innego typu niż w wariantcie poprzedzającym;
- wariant „W1<sub>mod</sub>” jest wariantem inwestycyjnym. Wariant ten stanowi rozwiązanie pośrednie (kompromisowe) pomiędzy wariantami „W1A” i „W1B”. Opracowanie tego wariantu miało na celu zoptymalizowanie zakresu zadań inwestycyjnych. W wyniku jego realizacji uzyskana zostanie na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) maksymalna prędkość jazdy pociągów do 160 km/h z ograniczeniem prędkości na przejeździe przez stację Grodzisk Mazowiecki poniżej 160 km/h w ciągu linii kolejowej nr 1 na kierunku zwrotnym. Na odcinku Warszawa Zachodnia — Warszawa Włochy osiągnięta zostanie prędkość jazdy pociągów 90 km/h;
- wariant „W2” jest wariantem inwestycyjnym. Realizacja modernizacji linii kolejowej w wariantcie „W2” pozwoli na przejazd na odcinku Warszawa Włochy — Miedniewice (Skierniewice) z maksymalną prędkością do 160 km/h. W ramach niniejszego wariantu zaprojektowano cztery rozjazdy o konstrukcji jak w wariantcie „W1A” oraz zaprojektowano budowę łącznicy w Jaktorowie na kierunku do Łodzi (pomiędzy linią nr 4 i linią nr 1) długości 2,483 m wraz z rozjazdami.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją, i eksploatacją przedsięwzięcia. Analiza proponowanych wariantów, przeprowadzona przez autorów dokumentacji, pod względem technicznym, społecznym, ekonomicznym, jak również środowiskowym wskazuje na wariant „W1A”, jako optymalny dla planowanego przedsięwzięcia. Jest to również wariant preferowany środowiskowo. Przewiduje on ochronę wszystkich komponentów środowiskowych przy stosunkowo niskiej zajętości terenu i mniejszej wielkości produkowanych odpadów, a ponadto zapewnia wyższy stopień bezpieczeństwa ludzi.

Przedmiotowa inwestycja przebiega:

- w odległości ok. 10 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Polany Puszczy Bolimowskiej” (poprzednia nazwa „Motyle Puszczy Bolimowskiej”). Obszar, o którym mowa powyżej, obejmuje obecnie fragment o powierzchni 132,3 ha (wcześniej 4331,8 ha) dużego kompleksu leśnego Puszczy Bolimowskiej (o całkowitej powierzchni 17 230 ha). Obszar ten charakteryzują się stosunkowo dobrze zachowanymi ekosystemami łąkowymi i ziołoroślowymi. Obszar „Polany Puszczy Bolimowskiej” składa się z czterech, starych, śródleśnych polan, z których dwie najcenniejsze mają pochodzenie autogeniczne (Strożyska, Siwica), a dwie - antropogeniczne (Olszówka, Bielawy). Przedmiotem ochrony obszaru „Polany Puszczy Bolimowskiej” są siedliska wymienione w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym siedliska łągów wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych 91E0 oraz łągów środkowoeuropejskiego 91F0. Zaproponowane do objęcia ochroną polany odznaczają się stabilnością pozwalającą im trwać mimo permanentnego niedoboru wód gruntowych i wieloletniego braku użytkowania. Na wszystkich polanach zaznacza się sukcesyjna presja zbiorowisk zaroślowych i leśnych. Jest to spowodowane obniżeniem poziomu wód gruntowych i wieloletnim brakiem tradycyjnego, kośnego użytkowania. Bardzo istotnym aspektem ochrony charakteryzowanego obszaru jest fakt, iż położone wśród lasów Puszczy Bolimowskiej polany, chronione w granicach Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, są poddawane stosunkowo znikomej antropopresji, z kolei fakt ten sprzyja zachowaniu bogatej

różnorodności biologicznej polan oraz może dodatkowo wzmocnić efekt ochrony czynnej. Zagrożenie dla omawianego obszaru stanowią: stopniowe obniżanie się poziomu wód gruntowych i podziemnych, sukcesja w kierunku zbiorowisk zaroślowych i leśnych spowodowana zaprzestaniem koszenia roślinności łąkowej. Potencjalnymi zagrożeniami dla obszaru „Polany Puszczy Bolimowskiej” mogą być: poprowadzenie autostrady A-2 (która przetnie Puszcę Bolimowską od okolic Nieborowa do okolic Bolimowa), planowany przebieg linii kolejowej dużych prędkości, planowana obwodnica dla miasta Żyrardowa oraz niekontrolowana turystyka. Obszar „Polany Puszczy Bolimowskiej” oddalony jest od trasy przebiegu przedmiotowej inwestycji o ok. 10 km, która nie stanowi zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie;

- w odległości 5,3 km od mającego znaczenie dla Wspólnoty obszaru Natura 2000 „Dąbrowa Radziejowska” PLH 140003. Obszar porasta fitocenoza dąbrowy świetlistej (*Potentillo albae-Quercetum*), której zachowanie stanowi główny cel ochrony. Drzewostan w wieku 65-75 lat tworzy głównie dąb szypułkowy. Ww. obszar oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 5,3 km, nie stanowi więc ona zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje utraty integralności siedlisk, ani nie naruszy ogólnej spójności sieci Natura 2000;
- w odległości ok. 4 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Łąki Żukowskie”. Wartość przyrodnicza charakteryzowanego obszaru jest znacząca w skali regionu. Łąki tego obszaru należą do najcenniejszych i najlepiej zachowanych w całym regionie Polski Środkowej. Spotyka się tutaj gatunki flory mające tylko kilka stanowisk w regionie np. pełnik europejski, lub takie które do niedawna uznane były za wymarłe w Polsce Środkowej np. gólkę długoostrogową. Występują tu także inne chronione gatunki roślin, takie jak: podkolan biały, centuria tysiącznik. Z terenem tym wiąże się występowanie specyficznej fauny zależnej od prawidłowo wykształconych łąk i pastwisk. Występują tu gatunki zwierząt wymienione w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, takie jak: bóbr, traszka grzebieniasta, kumak nizinny oraz motyl — czerwończyk nieparek. Spośród ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej gniazdują na tym terenie: trzmielojad, bielik, błotniak stawowy, błotniak łąkowy, derkacz, świergotek polny, zimorodek, dzięcioł czarny. Na obszarze stwierdzono między innymi występowanie siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej takich jak: łąka środkowoeuropejska 9170 oraz lasów łęgowych i nadrzecznych zarośli wierzbowych 91E0. Podstawowe zagrożenia na tym obszarze wiążą się z potencjalnym zaniechaniem gospodarczego użytkowania łąk i pastwisk, a także ich zalesieniem oraz możliwością obniżenia poziomu wód gruntowych poprzez niewłaściwie prowadzone melioracje. Niebezpieczna dla obszaru może być także intensyfikacja użytkowania (uprawy, środki ochrony roślin, nawożenie), a także rozwój osadnictwa i sieci dróg. Dodatkowo stałym zagrożeniem jest wypalanie łąk, polowania i zaśmiecania (dzikie wypiska). Projektowany obszar „Łąki Żukowskie” oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 4 km, zatem nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje utraty integralności siedlisk, ani nie naruszy ogólnej spójności sieci Natura 2000;
- w odległości ok. 3,5 km od projektowanego obszaru Natura 2000 „Grabinka”. Obszar obejmuje niewielki ciek (Grabinka), wraz z wąską doliną i fragmentami terenów przylegających. Lasy w dolinie należą do grupy lasów ochronnych. Na analizowanym terenie dominują siedliska łąkowe, a drzewostany są budowane przez sosnę, dąb, grab, olszę oraz (w mniejszej ilości) lipę, wiąz, brzozę. Ostoja Dolina Grabinki ma na celu ochronę dwóch siedlisk Natura 2000 w stosunkowo dobrym stanie zachowania. W szczególności łąki reprezentują różne typy ekologiczne (od wysokich, przez typowe do

niskich). Występują również 4 gatunki ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Ponadto analizowany obszar charakteryzuje się bardzo bogatym światem bezkręgowców wodnych (w tym dużą liczbą gatunków wymienionych na czerwonych listach), występowaniem 14 gatunków roślin chronionych, rzadkich i zagrożonych, obecnością przynajmniej 28 chronionych gatunków zwierząt kregowych. Obszar charakteryzuje się naturalnością doliny i koryta ciekę oraz wysokim stopniem naturalności szaty roślinnej. W szerszym kontekście trzeba podkreślić, że dolina Grabinki łączy się z doliną Rawki (zatwierdzoną ostoją Natura 2000) i tworzy z nią całość przyrodniczo-przestrzenną. Na tym obszarze zagrożenia są niewielkie (ich wystąpienie mało prawdopodobne) i sprowadzają się do niewłaściwej gospodarki leśnej (na obszarze ostoi i w jej sąsiedztwie). W tej chwili zagrożeniem nieistotnym, ale w przyszłości potencjalnie groźnym może być wnikanie do doliny Grabinki antropofitów i neofitów spowodowane rozbudową sieci dróg leśnych i obniżaniem się poziomu wód gruntowych, co grozi obniżeniem walorów przyrodniczych doliny. Znacznie poważniejszym zagrożeniem dla przyrody ostoi mogą być działania podejmowane w górnym biegu ciekę, na obszarach prywatnych. Wiąże się one z narastającą presją urbanistyczną w źródłiskowym i górnym biegu Grabinki, silnym obniżeniem poziomu wód gruntowych w całym regionie oraz zanieczyszczeniem wody i narastającą penetracją kompleksu leśnego. W rezultacie może dojść do zmiany warunków siedliskowych i obniżenia walorów przyrodniczych niezależnie od przyjętego statusu ochronnego. Z uwagi na znaczne oddalenie omawianego obszaru od przedmiotowej inwestycji można stwierdzić, że linia kolejowa nie będzie stanowić zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na tym terenie. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje utraty integralności siedlisk, ani nie naruszy ogólnej spójności sieci Natura 2000;

- analizowana linia kolejowa przebiega na długości ok. 9 km przez Bolimowski Park Krajobrazowy (pomiędzy Józefowem a Rudą). Utworzono go w celu ochrony dobrze zachowanych, dużych kompleksów leśnych, będących pozostałościami starych puszczy: Bolimowskiej, Wiskickiej i Jaktorowskiej oraz zróżnicowanej i bogatej pod względem przyrodniczym doliny rzeki Rawki. Jest to jeden z najlepiej zachowanych kompleksów leśnych w centralnej Polsce. Najcenniejsze florystycznie obszary to śródleśne polany Puszczy Bolimowskiej. Około 70% powierzchni parku zajmują lasy, wśród których przeważają różne typy borów sosnowych. Bogatą faunę parku reprezentują: łos, daniel, ryś oraz bóbr i wydra, a także powszechne: dzik, sarna, lis, zając szarak i dziki królik. W celu ochrony najcenniejszych fragmentów parku ustanowiono pięć rezerwatów przyrody oraz zespół przyrodniczo — krajobrazowy „Nieborów”. Puszcza Bolimowska ma duże znaczenie dla ochrony przyrody centralnej Polski ze względu na stanowienie połączenia ekologicznego z Puszczą Kampinoską na północnym wschodzie i z Puszczeniami Nadpilickimi na południu. Obecnie za główne zagrożenia dla obszaru uważa się: położenie pomiędzy dwoma dużymi aglomeracjami miejskimi tj. łódzką i warszawską, zanieczyszczenie wód powierzchniowych nielegalnym, punktowym wylewaniem ścieków, głównie pochodzenia komunalnego, melioracje odwadniające na podmokłych łąkach i turzycowiskach, nielegalne wysypiska śmieci istniejące na terenach leśnych oraz chaotyczna zabudowa, która degraduje krajobraz i może przyczynić się do niszczenia korytarzy ekologicznych, jakimi są doliny rzeczne — szczególnie w południowym terenie. Na etapie budowy na terenie omawianego obszaru może wystąpić ryzyko zniszczenia fragmentów łąk świeżych położonych bezpośrednio przy torowisku oraz nieznacznej liczebności stanowiska rozrodczego traszki grzebieniastej. Jednak przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, uwzględniające uwarunkowania wskazane w sentencji niniejszej decyzji, nie spowodują znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;

- w województwie mazowieckim linia kolejowa Warszawa — Łódź przebiega przez teren Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, jednocześnie w obrębie którego przecina dolinę Utraty w Pruszkowie (na długości ok. 150 m), dolinę Zimnej Wody pomiędzy Parzniewem a Brwinowem (na długości ok. 900 m), dolinę Rokitnicy i tereny zabudowy niskiej wśród zieleni w Milanówku (na długości ok. 2,5 km). Przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, przy uwzględnieniu uwarunkowań znajdujących się w sentencji niniejszej decyzji, nie będą powodować znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;
- przedmiotowa inwestycja przebiega także przez Bolimowsko — Radziejowicki Obszar Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki, jednocześnie w obrębie którego przecina: tereny wydymowe w Międzyborowie (na długości ok. 1,5 km), kompleks leśny na południowy zachód od Żyrardowa (na długości ok. 2,5 km) oraz tereny rolno — leśne z luźną zabudową jednorodziną pomiędzy Franciszkowem a Bartnikami (na długości ok. 2,8 km). Obszar ten został utworzony w celu ochrony zróżnicowanych krajobrazów o znacznym potencjale dla rozwoju turystyki i rekreacji, a także w celu ochrony korytarzy migracyjnych w dorzeczach Pilicy i Bzury. Przewidziane w ramach realizacji planowanej inwestycji prace budowlane, przy uwzględnieniu uwarunkowań znajdujących się w sentencji niniejszej decyzji, nie będą powodować znacznego negatywnego wpływu na chronione w ww. obszarze siedliska i gatunki, a także na cele ochrony tego obszaru;
- W obrębie Bolimowskiego — Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu z doliną środkowej Rawki położony jest zespół przyrodniczo — krajobrazowy „Wydmy Międzyborowskie”, o powierzchni całkowitej 31,4 ha, z porastającymi wydmy lasami sosnowymi. Zespół został utworzony na bazie dawnego Pomnika Przyrody Nieożywionej — Wydmy Międzyborowskie, w celu otoczenia większą ochroną tego obszaru o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych. Zespół przyrodniczo - krajobrazowy, o którym mowa powyżej, oddalony jest od trasy przebiegu inwestycji o ok. 400 m i nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących celem ochrony na przedmiotowym terenie.

Linia kolejowa Łódź — Warszawa na obszarze województwa mazowieckiego nie przebiega przez obszar lub w sąsiedztwie rezerwatów przyrody.

W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji określono warunki realizacji oraz eksploatacji infrastruktury kolejowej, zapewniające ochronę środowiska.

W czasie realizacji przedsięwzięcia zajmowany będzie teren pod lokalizację, zaplecza budowy (m.in. magazyny, miejsca składowania materiałów, bazy transportowe) i dróg dojazdowych. Plac budowy i jego zaplecze będą lokalizowane w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie terenu i jak najmniejsze przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzona zostanie rekultywacja. Drogi techniczne należy wytyczać posługując się istniejącą siecią dróg. Ograniczono możliwość lokalizacji zaplecza budowy i tymczasowych dróg dojazdowych w przypadku terenów cennych przyrodniczo, terenów na których znajduje się zabudowa mieszkaniowa, a także obszarów, które są wrażliwe ze względu na stosunki wodne. Nałożone w sentencji warunki zapewniają ochronę zidentyfikowanych w pobliżu linii kolejowej stanowisk roślin chronionych: kukulki szerokolistnej (*Dactylorhiza majalis*) i listery jajowatej (*Listera opata*) w rejonie odcinka od km 47+800 do km 48+100 oraz siedlisk chronionych płazów: traszki zwyczajnej (*Lissotriton vulgaris*), żaby jeziorkowej (*Rana lessonae*), traszki grzebieniastej (*Triturus cristatus*) w rejonie odcinka od km 52+700 do km 53+200, a także siedliska żaby jeziorkowej w rejonie odcinka od km 56+000 do km 56+500. W przypadku organizacji placu budowy w rejonie występowania traszek należy wykonać ogrodzenie płotkami uniemożliwiającymi wchodzenie płazów na teren budowy. W rejonie zidentyfikowanych siedlisk płazów (w pobliżu km 47+600, 55+000, 55+200, 57+800) prace

budowlane winny być prowadzone poza ich sezonem rozrodczym, a jeżeli istnieje taka możliwość poza okresem ich aktywności, czyli od października do początku marca.

Inwestor zrezygnuje z budowy korytek krakowskich i innych głębokich umocnień dna rowów prowadzących wody opadowe, które mogłyby stanowić pułapkę lub barierę dla zwierząt. Jedynie w wyjątkowych przypadkach zagrożenia osuwania się ziemi dopuszczalne jest zastosowanie elementów betonowych o profilu umożliwiającym łatwe wyjście z nich zwierząt np. korytek Gara, słowackich lub innych (o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni). W celu ochrony fauny narażonej na oddziaływanie planowanej inwestycji, plac budowy w rejonie miejsc masowych migracji płazów zostanie odpowiednio zabezpieczony przed ich wtargnięciem. Ponadto podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się również z ograniczeniem do niezbędnego minimum wycinki roślinności w rejonie linii kolejowej — do drzew i krzewów stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie budowy, zostaną zabezpieczone przed ewentualnym uszkodzeniem w wyniku prowadzonych prac. Prace budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby ograniczyć możliwość mechanicznego uszkodzenia części naziemnej lub podziemnej rośliny, co będzie się wiązało np. z odstąpieniem od składowania materiałów budowlanych i odpadów w zasięgu bryły korzeniowej. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego, podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.

Ponadto wycinkę drzew należy prowadzić w sposób nie powodujący zmian stosunków wodnych. W stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać stosownych nasadzeń zastępczych, rodzinnymi gatunkami drzew i krzewów, wycinka winna odbyć się po uprzedniej szczegółowej inwentaryzacji.

Terminy dotyczące wykonywania poszczególnych robót dostosowano w taki sposób, aby zapewnić ochronę awifauny tj. ograniczono możliwość wykonywania wycinki drzew i krzewów do terminu poza okresem lęgowym ptaków — czyli poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.

Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków i zbiorników wodnych wprowadzone będą rozwiązania zabezpieczające je przed zasypaniem, zmacnieniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi, szczególnie w odniesieniu do cieków: rzeki Utraty w km 15+350, rzeki Zimnej Wody w km 19+989, rzeki Rokitnicy w km 27+168, cieku bez nazwy w km 31+740, rzeki Tuczej w km 35+505, rzeki Głębokiej Strugi w km 39+266, rzeki Wierzbianki w km 41+352, rzeki Pisi Gogoliny w km 43+784 oraz w km 43+862, rzeki Czarnej Strugi w km 47+805, rzeki Suchej Nidy w km 49+631 oraz rzeki Rokitny w km 57+560. Ponadto w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy wprowadzić działania zabezpieczające przed odprowadzaniem nieoczyszczonych wód z linii kolejowej do cieków, o których mowa powyżej, a także nie prowadzić robót budowlanych w ich korytach. W związku z powyższym nie wolno dopuścić do zniszczenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu.

Dotrzymanie warunków wymienionych w sentencji zminimalizuje oddziaływanie robót na wody podziemne i powierzchniowe, a także zapewni właściwe gospodarowanie odpadami.

Organizacja budowy winna zapewniać maksymalną ochronę środowiska przyrodniczego; również podczas transportu np. materiałów budowlanych. Na etapie realizacji inwestycji Inwestor będzie oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed wyciekami substancji

ropopochodnych (np. zabezpieczenie placów postojowych maszyn budowlanych), zbiorniki z olejem winny być magazynowane pod zamykaną wiatą, należy zabezpieczyć materiały do budowy linii kolejowej, a także okresowo (do czasu zakończenia budowy) zapewnić wyścielenie stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych materiałami izolacyjnymi; wykonawca robót powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych i syntetycznych, na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych do gruntu. Wszelkie prace winny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy o niskim poziomie spalin i małej uciążliwości akustycznej.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z koniecznością usunięcia fragmentów siedliska łąki środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego oraz siedliska łąki wierzbowych, topolowych, olszowych i jesionowych. Ze względu na niewielki rozmiar obszaru przeznaczanego do wycinki oraz przy ograniczeniu do niezbędnego minimum wycinki starszych drzew, nie dojdzie do znaczących strat w ww. siedliskach. Znaczne oddalenie planowanej inwestycji od obszarów Natura 2000, a także racjonalny sposób przeprowadzenia wycinki drzew nie spowoduje utraty integralności ostoi, ani nie naruszy ogólnej spójności terenów objętych ochroną obszarową.

Przebudowa linii kolejowej będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródło stanowić będzie praca maszyn budowlanych i innych urządzeń (np. przy wycince drzew) oraz środki transportu wykorzystywane podczas budowy. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się będzie dużym natężeniem. W związku z tym prace budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6.00 — 22.00), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości, nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości te będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia etapu realizacji przedsięwzięcia.

W czasie eksploatacji linii kolejowej, jak wynika z przeprowadzonych obliczeń, będą występowały uciążliwości akustyczne. Hałas generowany przez ruch kolejowy spowoduje przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach zabudowy mieszkaniowej. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewidziano wykonanie ekranów akustycznych o łącznej długości 63 730 m oraz rozwiązania techniczne ograniczające poziom emisji hałasu. Zakłada się, że dzięki zastosowaniu tych rozwiązań poziom hałasu nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Ekran akustyczny musi się charakteryzować odpowiednią izolacyjnością akustyczną oraz wyglądem (materiały, kolorystyka, wykończenie itp.) wpisującym się w otaczający krajobraz. Ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste – w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. W celu ochrony ptaków oraz krajobrazu należy po obydwu stronach ekranów zastosować odpowiednią kolorystykę (nie dopuszczalna jest barwa błękitna oraz kolidująca z elementami systemu sterowania ruchem kolejowym). W przypadku zastosowania elementów przezroczystych należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) stosowanie ekranów przezroczystych barwnych w celu wyeliminowania kolizji z ptakami.

Jednak w celu zweryfikowania ich skuteczności oraz analiz akustycznych zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wymagane jest wykonanie analizy porealizacyjnej. Zaleca się wykonanie pomiarów hałasu przy zabudowie mieszkaniowej. Zgodnie z wynikiem tej analizy, w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu, należy bezwzględnie zastosować odpowiednie środki ochrony akustycznej lub podjąć działania zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego

użytkowania, zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony Środowiska.

Dodatkowym elementem ograniczającym propagację energii akustycznej jest zastosowanie mat antywibracyjnych. W związku z tym zostaną one zaprojektowane na stacjach kolejowych w celu ograniczenia oddziaływania zatrzymujących się pociągów, a także na terenach otwartych, gdy odległość budynków mieszkalnych od linii jest mniejsza niż 20 m.

Przewidywana szybkość nadjeżdżających pociągów może uniemożliwić właściwą pod względem czasu i sposobu reakcję zwierząt, w związku z czym zaproponowano zaprojektowanie urządzeń odplaszających. Urządzenia te mają za zadanie przeciwdziałać migracji dużych ssaków przez tory kolejowe bezpośrednio przed przejazdem pociągu, szczególnie w miejscach przecięcia się linii ze szlakami migracyjnymi. Dla planowanej inwestycji zaproponowano zastosowanie odplaszaczy dźwiękowych UOZ-1 na odcinkach: od km 20+000 do km 21+000, od km 44+800 do km 49+000, od km 53+050 do km 53+700 oraz od km 56+400 do granic województwa. Z przeprowadzonych badań wynika, że takie rozwiązanie pozwala zmniejszyć do minimum straty w populacji zwierząt powodowane zderzeniem z szybko nadjeżdżającym pociągiem, jednocześnie nie ograniczając swobodnego przemieszczania się w ich obszarach żerowania i rozrodu w czasie między przejazdami pociągów. Na odcinku od km 56+400 do granic województwa, w miejscach gdzie zabudowa mieszkalna znajduje się w odległości ok. 100 m lub mniejszej od linii kolejowej, jako zamienniki odplaszaczy dźwiękowych zastosować odgradzenie siatką po obu stronach linii, zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na tory. Urządzenia typu UOZ-1 montowane są naprzemiennie po obu stronach torów w odległości co ok. 70 m.

Na terenach zabudowanych należy zaprojektować odplaszacze odblaskowe, szczególnie na odcinku od km 56+200 do km 57+685. Na prostych odcinkach linii elementy odblaskowe powinny zostać zamontowane w odległości co 20 m naprzeciwlegle wzdłuż obu stron torów. Na łukach odległość między elementami odblaskowymi powinna być określona funkcją promienia łuku, natomiast maksymalnie dopuszczalna odległość elementu odblaskowego od krawędzi toru powinna wynosić 4,0 m. Ponadto za Żyrardowem na odcinku od km 44+300 do km 44+800 po południowej stronie linii kolejowej należy zaprojektować instalację siatki przeciwdziałającej wkraczaniu zwierząt na linię kolejową ograniczoną, od północnej strony ekranem akustycznym. Na tym odcinku niecelowe jest zastosowanie urządzeń odplaszających ze względu na niemożność przekraczania linii przez zwierzęta, a od km 44+800 zaprojektowano już zastosowanie tych urządzeń. Siatka, o której mowa powyżej, pozwoli zachować ciągłość urządzeń zapobiegających kolizjom zwierząt z pociągami.

Nieprawidłowo zaprojektowane i niewłaściwie eksploatowane systemy odwadniające podtorza mogą wiązać się z negatywnym wpływem przedsięwzięcia na środowisko wód powierzchniowych. Najbardziej narażone na negatywne oddziaływanie systemu odwadniającego są obszary wrażliwego środowiska wodnego, w tym także ciek, przez które przebiega planowana inwestycja. Istniejący aktualnie system odwadniający linii kolejowej na terenie województwa mazowieckiego nie zapewnia w pełni ochrony przed przedostaniem się zanieczyszczeń z linii kolejowej do wód powierzchniowych, a także ochrony wód w przypadku wystąpienia poważnej awarii. W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczne więc będzie uregulowanie sposobu odprowadzania wód opadowych. Ochrona cennych przyrodniczo cieków przed zanieczyszczeniem zostanie zapewniona poprzez uszczelnienie obiektów mostowych i oczyszczanie wód odprowadzanych do rzeki w urządzeniach typu osadnik lub osadnik zintegrowany z separatorem substancji ropopochodnych, umożliwiających zatrzymanie przed odbiornikiem substancji niebezpiecznych w przypadku awarii.



W wyniku realizacji przedsięwzięcia miejscowo konieczne będzie zdjęcie warstwy gleby. Wierzchnia warstwa ziemi organicznej zostanie odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana, jeśli będzie spełniała wymagania, jako warstwa pod przyszłą zieleń.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach, w kontenerach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne będą segregowane i przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy.

Prace niwelacyjne będą prowadzone w taki sposób, aby w jak największym stopniu ograniczyć odwodnienie pobliskich terenów.

Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty, a ścieki socjalno — bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywożone do najbliższej oczyszczalni.

Na podstawie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko określono warunki realizacji przedsięwzięcia, które zapobiegą pogorszeniu się stanu chronionych siedlisk, położonych w sąsiedztwie linii kolejowej i ograniczą ewentualne negatywne oddziaływania do poziomu nieznaczącego. Ograniczenie terminu wykonywania robót zapewni ochronę narażonym na oddziaływanie gatunkom. Do ochrony integralności i spójności obszarów objętych ochroną przyczyni się także działanie mające na celu zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych. W związku z mozaikowym charakterem krajobrazu terenów leżących wzdłuż planowanej inwestycji stwierdzono występowanie gatunków typowych dla strefy przejściowej dla pól i lasów. Wśród ssaków, poza pospolitymi gatunkami ssaków drapieżnych, jak lis, kuna leśna, tchórz, na uwagę zasługują również wydra, a także reintrodukowana populacja bobra. Z łownych ssaków wymienić należy liczne samy i dziki oraz rzadszego daniela. Mając powyższe na uwadze, w sentencji określono szczegółowe uwarunkowania realizacji inwestycji, mające umożliwić bezkolizyjne przekraczanie linii kolejowej różnym grupom zwierząt. Zastosowanie się do zaleceń określonych w sentencji przyczyni się do właściwego funkcjonowania, wymienionych w niej korytarzy ekologicznych.

Ewentualny efekt skumulowania oddziaływań w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia może być rozważany w odniesieniu do utrzymania ciągłości korytarzy migracyjnych, zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego. Oddziaływanie skumulowane może wynikać z faktu istnienia w odległości od ok. 700 m do kilkunastu kilometrów od omawianej linii nr 1 w kierunku południowym drugiej linii kolejowej C-E 20 (Skierniewice — Łuków) oraz przewidywanej budowy autostrady A-2 w odległości kilkunastu kilometrów na północ od omawianej inwestycji. Należy stwierdzić, że wszystkie te elementy infrastruktury będą dzielić korytarze migracyjne zwierząt.

W przypadku linii kolejowej C-E 20 w raporcie OOS proponowano następujące działania minimalizujące negatywny wpływ linii kolejowej na korytarze migracyjne zwierząt: modernizację przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, na następujących ciekach: w km 23+914 (rzeka Utrata, o wymiarach 2,0 m x 32,3 m x 3,0 (2,9) m), w km 24+672 (rzeka Stara Rokitna, o wymiarach 2,0 m x 2,0 m), w km 26+806 (rzeka Nowa Rokitna, o wymiarach 2,0 m x 3,0 m x 3,0 m), w km 56+370 (rzeka Pisia, o wymiarach 21,2 m x 5,55 m + 21,2 m x 4,27 m), w km 61+730 (rzeka Sucha, o wymiarach 2,0 m x 5,0 m x 3,0 m (5,0 m x 2,26 m + 5,0 x 2,6 m)), renaturyzację roślinności w rejonie istniejących przejść, a także przebudowę istniejących przepustów do wymiarów minimalnych 1,5 m x 1,5 m, a lokalnie 1,0 m x 1,0 m.

Z kolei w przypadku autostrady A-2 w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia uwzględniono przejścia dla zwierząt zespolone z ciekami przecinanymi także przez przedmiotową linią kolejową. Zaprojektowano przejścia dla dużych zwierząt: w km 417+681 przejście dolne zespolone z mostem nad Suchą Nidą o wymiarach minimalnych 5,0 m wysokości x 50 m szerokości, w km 430+473 przejście dolne zespolone

z mostem nad Pisią Tuczną o wymiarach minimalnych 4,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, przejścia dla średnich zwierząt: w km 414+590 przejście zespolone z mostem nad Suchą Lewą o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 421+982 przejście zespolone z mostem nad Pisią Gogoliną o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 425+554 przejście zespolone z mostem nad Wierzbianką o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 437+606 przejście zespolone z mostem nad Mrowną o wymiarach minimalnych 3,0 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 444+793 przejście zespolone z mostem na Zimnej Wodzie o wymiarach minimalnych 3,0 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku, w km 449+920 przejście zespolone z mostem nad Utratą o wymiarach minimalnych 3,5 m wysokości x 3,0 m szerokości x szerokość cieku.

Wskazany powyżej układ przejść dla zwierząt zapewnia swobodną migrację zwierząt pod obiektami inżynieryjnymi. Z analizy dokumentacji wynika, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla ww. inwestycji rozpatrywano zagadnienia migracji zwierząt i przewidziano rozwiązania ułatwiające ich przemieszczanie się wzdłuż Puszczy Bolimowskiej. W powiązaniu z propozycjami dotyczącymi ochrony ciągłości korytarzy migracyjnych, zawartymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dotyczącym modernizacji linii nr 1, można stwierdzić, że możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych zostanie zminimalizowana po zrealizowaniu proponowanych w sentencji niniejszej decyzji uwarunkowań.

Ze względu na dość znaczne oddalenie planowanej inwestycji, tj. o ok. 700 m od linii C-E 20 i o kilkanaście kilometrów od planowanej autostrady A-2, nie przewiduje się skumulowania innych oddziaływań tych przedsięwzięć, np. oddziaływania hałasu. Należy jednak mieć na uwadze, że docelowe podniesienie parametrów obu ww. szlaków komunikacyjnych (nr 1 i C-E 20) w wyniku ich przebudowy, może potencjalnie spowodować pogorszenia funkcjonowania korytarzy migracyjnych zwierząt. W związku z tym inwestor zostanie zobowiązany do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie zbadania efektywności funkcjonowania przejść dla zwierząt, mających wpływ na drożność korytarzy ekologicznych.

Strefy przejść dla zwierząt należy odpowiednio urządzić (wkomponować w krajobraz, zastosować osłony antyolśnieniowe, nasadzenia osłonowe) oraz ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia; w fazie eksploatacji inwestycji tunele / przejścia winny być regularnie oczyszczane np. z liści. Inwestor winien przystosować do rangi przejść dla zwierząt wszystkie możliwe przepusty i obiekty mostowe; przejścia dla zwierząt, jako obiekt inżynierski, winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona jego trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania.

Dodatkowo wymagane jest odpowiednie zabezpieczenie systemu odwodnienia, który wykonany w sposób niewłaściwy może stanowić śmiertelne zagrożenie dla płazów i małych zwierząt. Jest to możliwe do zapewnienia, poprzez odstąpienie od stosowania korytek krakowskich, stosując zamiennie konstrukcje umożliwiające migrację zwierząt np. w postaci korytek typu Gara, słowackiego lub innych o nachyleniu ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.

Inwestor zapewni ochronę krajobrazu kulturowego wzdłuż realizowanej inwestycji oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej z lat 1845-1912. Zgodnie z opracowanym raportem o oddziaływaniu na środowisko modernizacja linii kolejowej nie naruszy zabytkowych budynków wpisanych do rejestru zabytków.

Ad.3)

W celu zapewnienia ochrony płazów na stanowiskach sąsiadujących z linią kolejową oraz ochrony innych organizmów wrażliwych na herbicydy zabroniono ich stosowania na wytypowanych odcinkach, na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności z terenu linii kolejowej. Środki chwastobójcze używane do utrzymywania nasypów w odpowiednim stanie technicznym winny być biodegradowalne.

Ze względu na występowanie w rejonie inwestycji siedlisk zwierząt i roślin chronionych, prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym (specjaliści z dziedziny herpetologii, botaniki). W fazie eksploatacji inwestycji Inwestor przeprowadzi minimum pięcioletni monitoring drożności szlaków migracji oraz kolizji ze zwierzętami, z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

Ad.4).

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w dwojakim zakresie. Po pierwsze pod kątem emisji hałasu kolejowego na terenach chronionych akustycznie, zbadanie konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań technicznych minimalizujących ewentualne negatywne oddziaływania, bądź utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Po drugie pod kątem skuteczności zastosowanych działań mających na celu ochronę przyrody Należy dokonać monitoringu weryfikującego efektywność funkcjonowania przejść dla zwierząt wskazanych w punkcie III.6.a. i III.6.b. niniejszej decyzji, a także efektywność zastosowanych urządzeń odstrasżających zwierzęta tj. odpłaszaczy dźwiękowych i odblaskowych, o których mowa w punkcie III.9 i III.10, uwzględniając częstotliwości przejazdów pociągów oraz szybkości poszczególnych składów. Analiza ta powinna zostać sporządzona po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś organ prowadzący postępowanie dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień. Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie- postanowienie z dnia 27 maja 2009 r., znak: ZNS.713-116-4/09.PN oraz Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska – postanowienie z dnia 21 września 2009 roku, znak: DOOŚidk-452/897/1013/09/aj/40. Warunki zawarte w uzgodnieniach znalazły się w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ 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 k.p.a. oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienia o wystąpieniu o opinie i uzgodnienia, zawiadomienie o wydaniu postanowienia o uzgodnieniu warunków realizacji wraz z treścią postanowienia, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku, zawiadomienie o zmianie nazwy przedsięwzięcia, zawiadomienie o zebraniu materiału dowodowego). Zawiadomienia umieszczane były na tablicach ogłoszeń w: siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie m.st. Warszawy

Dzielnicy Wola, Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursus, Urządzie Gminy Piastów, Urządzie Gminy Pruszków, Urządzie Gminy Brwinów, Urządzie Gminy Milanówek, Urządzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urządzie Gminy Jaktorów, Urządzie Gminy Żyrardów, Urządzie Gminy Wiskitki, Urządzie Gminy Puszcza Mariańska, siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe SA. oraz na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, organach właściwych do wydania uzgodnień, możliwości zapoznania się z dokumentacją w sprawie, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie, siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Wola, Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Włochy, Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Ursus, Urządzie Gminy Piastów, Urządzie Gminy Pruszków, Urządzie Gminy Brwinów, Urządzie Gminy Milanówek, Urządzie Gminy Grodzisk Mazowiecki, Urządzie Gminy Jaktorów, Urządzie Gminy Żyrardów, Urządzie Gminy Wiskitki, Urządzie Gminy Puszcza Mariańska, siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe SA).

W obwieszczonej przez organ terminie na składanie uwag i wniosków tj. od 09.10.2009 r. do 30.11.2009 r. uwag i wnioski złożyli:

OTOP - Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków; SISKOM - Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji; Stowarzyszenie Projekt Brwinów; Mieszkańcy Piastowa; Urząd Miejski w Piastowie; Towarzystwo Przyjaciół Jaktorowa; Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego (Jaktorów); Przedstawiciele społeczeństwa Jaktorowa i okolic; Starostwo Powiatowe w Żyrardowie; Rada Gminy w Puszczy Mariańskiej, oraz Wójt Gminy i mieszkańcy korzystający ze stacji kolejowej Radziwiłłów Mazowiecki; Urząd Gminy Wiskitki, Urząd Gminy Puszcza Mariańska oraz okoliczni mieszkańcy; Prezydent miasta Żyrardowa; Urząd Miasta w Pruszkowie; Pani Czesława Skoneczna; Urząd Miasta Milanówka; Stowarzyszenie na rzecz Miast-Ogrodów; Pan Wojciech Klim; Stowarzyszenie Chrońmy Nasze Życie.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (art. 56 ust. 8 ustawy Poś):

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	<b>Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (pismo z dn.29.10.2009 r.):</b>	
1.1	Wycinkę drzew i krzewów, związaną z modernizacją linii kolejowej, należy przeprowadzić	Wniosek został uwzględniony w pkt II.14. sentencji decyzji.

- wyłącznie poza okresem lęgowym prawnie chronionych gatunków ptaków- czyli w czasie od 1 września do końca lutego.
- 1.2 System odwadniający toru wraz z ich podłożem powinien być tak ukształtowany, aby nachylenie ścian cembrowin, stanowiących obudowę kanałów nie przekroczyło kąta 30 stopni; uwaga dotyczy także dolnych części studni odwodniających.
- 1.3 Ekranu nie mogą być przezroczyste.
- Wniosek został uwzględniony w pkt III.12. sentencji decyzji.
- Wniosek został częściowo uwzględniony w pkt III.2. sentencji decyzji. W przypadku wykonania ekranów z elementami przezroczystymi, winny one mieć nadruki w formie poprzecznych pasów. Dopuszcza się też stosowanie ekranów przezroczystych barwnych (zabezpieczających przed kolizją z ptakami ) w uzasadnionych przypadkach, np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych.

## 2. SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (pismo z dn.29.10.2009 r.)

- 2.1 Uzupełnienie dokumentacji o Studium Wykonalności.
- Wniosek nie został uwzględniony. Dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące oceny skutków przedsięwzięć na środowisko naturalne, w tym dyrektywa o oś, ani też ustawa Poś i ustawa o oś nie zobowiązują inwestorów do przedkładania społeczeństwu, w tym także organizacjom pozarządowym, na etapie uzyskania decyzji środowiskowej, Studium Wykonalności, które zawiera wiele informacji stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
- 2.2 Wydłużenie terminu składania uwag i wniosków.
- Wniosek nie został uwzględniony. Termin wynika z zapisów ustawy Poś. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości wydłużania terminu konsultacji społecznych.
- 2.3 SISKOM preferuje wariant W2 jako najbardziej bezpieczny i zwiększający atrakcyjność transportu zbiorowego.
- Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport Ooś wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie

- najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
- 2.4 Wprowadzenie do wariantów zapisu ograniczającego do niezbędnego minimum lokalizowanie słupów trakcyjnych na powierzchni użytkowej peronów. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że na odcinku planowanej modernizacji do Grodziska Mazowieckiego przewidziano zawieszenie sieci trakcyjnej na konstrukcjach bramkowych, na dalszym odcinku na konstrukcjach indywidualnych. W fazie projektowej zostaną wyznaczone miejsca posadowienia wspomnianych konstrukcji wsporczych, z ograniczeniem do minimum posadowienia konstrukcji na powierzchni peronów.
- 2.5 Rozszerzenie zakresu przebudowy linii nr 1 – przebudowa istniejących oraz budowa nowych bezkolizyjnych przejść pieszo-rowerowych:
- 2.5.a Przebudowa istniejącej kładki zlokalizowanej w ciągu ulic Bandurskiego – Plac Czerwca 1976 r. na pieszo-rowerową. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA kładka jest własnością Urzędu Miasta i nie została włączona w zakres modernizacji linii kolejowej. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
- 2.5.b Przebudowa istniejącego przejścia podziemnego na wschodniej głowicy przystanku osobowego Warszawa Ursus z zastosowaniem pochylni zamiast schodów na wejściu południowym od ul. Wiosny Ludów. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA przejście nie jest przewidziane do kompleksowej modernizacji, gdyż w ramach projektu realizowany będzie tylko ciąg linii nr 1 (tory dla ruchu dalekobieżnego).
- 2.5.c Przebudowa istniejącego przejścia podziemnego na przystanku osobowym Piastów z zastosowaniem pochylni. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA przejście nie jest przewidziane do kompleksowej modernizacji, gdyż w ramach projektu realizowany będzie tylko ciąg linii nr 1 (tory dla ruchu dalekobieżnego).
- 2.5.d Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w osi ulic Grunwaldzkiej – Broniewskiego – Warszawska w miejscu zlikwidowanego przejazdu kolejowego i kładki pieszej. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.
- 2.5.e Rezygnacja z likwidacji kładki pieszej na wschodniej głowicy peronu stacji Pruszków, do czasu Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika,

- |       |   |   |
|-------|---|---|
|       | realizacji przejazdu drogowego w ciągu ulic Kościuszki – Waryńskiego.   | że w rekomendowanym wariantcie WIA kładka z uwagi na bardzo zły stan techniczny jest przewidziana do likwidacji, w zamian będzie przedłużone przejście podziemne dla pieszych prowadzące na przeciwległą stronę miasta.   |
| 2.5.f | Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego między ciągami ulic Działkowa – Błońska i Jastrzębia – Robotnicza.                            | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg. |
| 2.5.g | Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego ze wschodniej głowicy peronu przystanku osobowego Brwinów.                                    | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg. |
| 2.5.h | Budowa nowego przejścia pieszo-rowerowego w ciągu ulic Przejazd – Sportowa.   | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA nie przewiduje się budowy nowego przejścia. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg. |
| 2.5.i | Przebudowa istniejących przejść pieszych zlokalizowanych na terenie miasta Milanówek na pieszo – rowerowe.                              | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Realizowany będzie zakres modernizacji ujęty w rekomendowanym wariantcie WIA. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.   |
| 2.5.j | Przebudowa istniejącej kładki zlokalizowanej na zachodniej głowicy stacji Grodzisk Mazowiecki na kładkę pieszo-rowerową.                | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA kładka przeznaczona została do rozebrania ( lub przekazana do Urzędu Miasta).   |
| 2.5.k | Przebudowa pozostałych istniejących, nie wymienionych wyżej przejść pieszych zlokalizowanych na terenie inwestycji na pieszo –rowerowe. | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Realizowany będzie zakres modernizacji ujęty w rekomendowanym wariantcie WIA. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.   |
| 2.6   | Objęcie bezkolizyjnych przejść pieszo-rowerowych monitoringiem.   | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że monitoring zostanie założony na wszystkich przejściach objętych modernizacją – zgodnie z zakresem wariantu WIA.   |
| 2.7   | Wprowadzenie ramp bądź  | Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść   |

- pochylni umożliwiających wjazd wózkiem inwalidzkim lub rowerem.
- 2.8 Wyznaczenie wysokości peronów na wartość 760 mm PGS oraz wyznaczenie na peronach miejsc dla usytuowania punktów usługowych (tj. kiosk, sklep, kasa biletowa, bankomat, punkt ładowania elektronicznych nośników biletów).
- 2.9 Wyznaczenie parkingów „Bike&Ride” lub przechowalni rowerów.
- 2.10 Wyznaczenie ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej wzdłuż nowobudowanych dróg dojazdowych.
- 3. Stowarzyszenie Projekt Brwinów (pismo z dn. 29.10.2009 r.)**
- 3.1 Budowa kładek pieszo-rowerowych lub przejść podziemnych w następujących lokalizacjach:
- 3.1.a Na przedłużeniu drogi powiatowej ul. Główna w miejscowości Parzniew.
- wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że urządzenia dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się zostaną zamontowane w przejściach nowo budowanych oraz modernizowanych w ramach tego projektu.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że złożony wniosek w zakresie wysokości peronów pokrywa się z wcześniejszymi założeniami Inwestora. Wysokość nowych i modernizowanych peronów wynosi 760 mm, co zostało ujęte w zakresie rekomendowanego wariantu W1A. Rekomendowany wariant W1A obejmuje przede wszystkim modernizację układu torowego z peronami. Tego typu obiekty nie zostały wymienione w raporcie OOS, ponieważ nie wymagają one przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Usytuowanie punktów usługowych (tj. kiosk, sklep, kasa biletowa, bankomat, punkt ładowania elektronicznych nośników biletów itp.) budowanych przez inne podmioty niż PKP PLK S.A. może być rozpatrywane po zakończeniu modernizacji.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że projekt nie wyklucza budowy przez inne podmioty niż PKP PLK S.A. parkingów „Bike&Ride” lub przechowalni rowerów po zakończeniu modernizacji.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego w rekomendowanym wariantcie W1A nie przewiduje się budowy nowych dróg dojazdowych. Układ komunikacyjny zostanie modernizowany w miejscach przejazdów kolejowych.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie W1A nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii



- kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojazdami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
- 3.1.b Na przedłużeniu drogi gminnej ul. Sobieskiego do ul. Pruszkowskiej w Brwinowie. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojazdami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
- 3.1.c W ciągu dróg powiatowych ul. Przejazd i ul. Sportowej w Brwinowie. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w rekomendowanym wariantcie WIA nie przewiduje się budowy nowej kładki. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację istniejących przejść podziemnych bądź ich wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejść związanych z dojazdami do peronów itp. Kwestia skomunikowania dwóch stron ciągle rozrastającego się miasta, które swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim modernizowanej linii kolejowej, jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych oraz deweloperów. Nie jest to zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej.
- 3.2 Instalacja ekranów akustycznych zgodnie z projektem. Złożony wniosek pokrywa się z wcześniejszymi założeniami Inwestora. Ekran akustyczny zostaną zamontowane w lokalizacjach wskazanych w raporcie OOS oraz decyzji środowiskowej (pkt III.1 sentencji decyzji). Szczegółowe parametry oraz usytuowanie ekranów akustycznych zostaną sprecyzowane w poszczególnych projektach budowlanych, na podstawie którego zostaną opracowane projekty wykonawcze i nastąpi realizacja.
- 3.3 Nałożenie na inwestora obowiązku corocznego wykonywania pomiarów Wniosek nie został uwzględniony. Inwestor ma obowiązek prowadzenia pomiarów raz na 5 lat. Wykonywanie pomiarów raz na rok jest nieuzasadnione i

- nateżenia hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej
- 3.4 Instalacja dodatkowych ekranów akustycznych i mat antywibracyjnych w następujących lokalizacjach:
- 3.4.a Przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie osiedla „Twój Parzniew – Miasto Ogród” przy ul. Działkowej w Parzniewie. Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. Cały Parzniew będzie chroniony ekranami akustycznymi zlokalizowanymi po południowej stronie linii kolejowej. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
- 3.4.b Przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie ogródków działkowych przy ul. Bratniej w Brwinowie. Wniosek nie został uwzględniony. Wykonane w ramach raportu OOS badania nie potwierdzają konieczności zabudowy ekranów akustycznych. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
- 3.4.c Przedłużenie maty antywibracyjnej od przystanku kolejowego do ul. Sobieskiego w Brwinowie. Wniosek nie został uwzględniony. Wykonane w ramach raportu OOS badania nie potwierdzają konieczności montażu mat antywibracyjnych. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
- 3.4.d Przedłużenie maty antywibracyjnej od przystanku kolejowego w rejonie ul. Składowej w Brwinowie. Wniosek nie został uwzględniony. Wykonane w ramach raportu OOS badania nie potwierdzają konieczności montażu mat antywibracyjnych. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
- 3.4.e Przedłużenie ekranu akustycznego w rejonie budowanego obecnie osiedla „Sportowa” przy ul. Sportowej w Brwinowie. Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. Wymaga przedłużenia ekranu zaproponowanego w raporcie OOS o ok. 100 m, czyli kończyć się będzie w km 23+300 (po stronie południowej linii kolejowej). Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
4. **Mieszkańcy Piastowa (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**
- 4.1 Instalacja ekranu nieparzystego po północnej stronie linii kolejowej od długości 11+200 – 12+900. Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. W opracowanym raporcie OOS wykonano modelowanie hałasu, a następnie zaproponowano ekran na fragmencie wskazanego odcinka w celu ochrony zabudowy mieszkalnej, natomiast na pozostałym odcinku nie zaplanowano ekranu, ponieważ są tam zlokalizowane ogródki działkowe, a zabudowa mieszkaniowa jest oddalona od torów. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących

negatywne oddziaływanie.

**5. Urząd Miejski w Piastowie**  
(pisma z dn.13.10.2009 r. i  
26.10.2009 r.)

5.1 Instalacja ekranu nieparzystego po  
północnej stronie linii kolejowej  
od długości 11+200 – 12+900

Wniosek został uwzględniony w pkt III.1. sentencji decyzji. W opracowanym raporcie OOS wykonano modelowanie hałasu, a następnie zaproponowano ekran na fragmencie wskazanego odcinka w celu ochrony zabudowy mieszkalnej, natomiast na pozostałym odcinku nie zaplanowano ekranu, ponieważ są tam zlokalizowane ogródki działkowe, a zabudowa mieszkaniowa jest oddalona od torów. Po zakończeniu modernizacji zostanie wykonana analiza porealizacyjna celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.

**6. Towarzystwo Przyjaciół**  
**Jaktorowa** (pismo z dn.  
28.10.2009 r.)

6.1 Zorganizowanie prawdziwej i  
przeprowadzonej zgodnie ze  
standardami unijnymi rozprawy  
administracyjnej otwartej dla  
społeczeństwa w mieście  
Żyrardowie w celu :

Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOS, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10– 30.11.2009 r. nastąpiło w niniejszej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

- a) przeprowadzenia prawdziwych konsultacji społecznych z mieszkańcami powiatu żyrdowskiego i grodziskiego oraz zapoznania zainteresowanego społeczeństwa z wszystkimi możliwymi i wymienionymi w „Raporcie oddziaływania na środowisko” wariantami modernizacji linii kolejowej
- b) umożliwienia zapoznania się z wszystkimi nowymi dokumentami zgromadzonymi w aktach sprawy oraz wypowiedzenia się co do ich treści
- c) przedyskutowanie z przedstawicielami PKP zasadności i możliwości uwzględnienia uwag i

wniosek zgłoszonych  
w terminie 09-  
29.10.2009 r.

w celu uzgodnienia  
interesu stron oraz w  
celu wyjaśnienia sprawy  
w drodze oględzin

- 6.2 Przedłużenie o 14 dni tzw. "21 dniowego" terminu na składanie uwag i wniosków do postępowania. Wniosek nie został uwzględniony. Termin wynika z zapisów ustawy Poś. W związku z powyższym nie ma prawnej możliwości wydłużania terminu konsultacji społecznych.
- 6.3 Dopuszczenie do realizacji modernizacji linii kolejowej tylko i wyłącznie w „wariancie W2 modyfikowanym” opisanym w „Raporcie oddziaływania na Środowisko”. Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
- 6.4 Odrzucenie Raportu oddziaływania na środowisko sporządzonego przez PKP-PLK jako niekompletnego i wadliwego do czasu uzupełnienia i poprawienia jego treści. Wniosek nie został uwzględniony. Przedstawiony Raport OOS jest zgodny z zapisami art. 52 ustawy Poś. W wyniku postępowania z zakresu oceny oddziaływania na środowisko raport został uzupełniony o kilka wymagających wyjaśnienia kwestii, których zażądały Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska oraz Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Przedmiotem postępowania z udziałem społeczeństwa była uzupełniona wersja raportu po zgłoszeniu uwag ww. organów.
- 6.5 Dopuszczenie jako dowód w sprawie i przyjęcie do akt niezależnej opinii (raportu) o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOS jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy.
- 6.6 Włączenie jako dowodu do akt postępowania Studium Wykonalności. Wniosek nie został uwzględniony. Studium Wykonalności nie jest dokumentacją wymaganą do złożenia w toku postępowania o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania Studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport OOS.
- 6.7 Zapisanie w decyzji środowiskowej jako dopuszczalnego czasu prowadzenia robót budowlanych (i zamknięcia ruchu pociągów osobowych relacji Żyrardów-Warszawa) tylko w godzinach od Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po

8.00-15.00 i od 19.00-22.00 na terenie miasta Żyrardowa, gminy Jaktorów, oraz miasta i gminy Grodzisk Mazowiecki.

torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Zapis dopuszczający prowadzenie robót budowlanych wyłącznie w tylko w godzinach od 8.00-15.00 i od 19.00-22.00 oznaczałoby ograniczenie czasu prac do 10 godzin dziennie, co skutkowałoby znacznym wydłużeniem realizacji projektu i znacznie dłużej trwającymi komplikacjami ruchowymi.

- 6.8 Zapewnienie w godzinach szczytu komunikacyjnego konkretnej ilości dodatkowych połączeń i zwiększenia liczebności składów pociągów osobowych aby zapewnić optymalne warunki dojazdu do pracy i szkół.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że PKP PLK S. A. jako zarządca sieci kolejowej oferuje przewoźnikom do dostępu do infrastruktury kolejowej o określonych parametrach (wyższe parametry linii umożliwiają uruchomienie większej liczby szybkich połączeń). Przeprowadzona modernizacja linii kolejowej umożliwi ruch pociągów o prędkości do 160 km/h oraz pozwoli zwiększyć przepustowość linii kolejowej. Kwestia zapewnienia dostatecznej ilości połączeń kolejowych oraz pojemności składów nie leży w gestii PKP PLK S.A. Zadanie to należy do przewoźników takich jak PKP PR, Koleje Mazowieckie, PKP IC. Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach przeprowadzonych badań ankietowych nie przeprowadzono badań źródło - cel, na podstawie, których można by było określić ilość osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach.
- 6.9 Uzupełnienie Raport o dane (z ankiet i z baz danych z kas nt. sprzedawanych biletów) na temat ilości pasażerów korzystających (wsiadających i wysiadających) z / na przystanków w Żyrardowie, Międzyborowie, Jaktorowie i Grodzisku. W raporcie powinno się znaleźć porozumienie spółek PKP-PLK SA z KM-Kolejami Mazowieckimi SA oraz PKP-Intercity nt szczegółowych warunków działania komunikacji kolejowej podczas prac modernizacyjnych.
- Wniosek nie został uwzględniony. Raport OOŚ jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach przeprowadzonych badań ankietowych nie przeprowadzono badań źródło - cel, na podstawie, których można by było określić ilość osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach.
- 6.10 Uzupełnienie raportu o kilka wariantów planu organizacji ruchu pociągów osobowych podczas prowadzenia prac budowlanych na trasie Warszawa-Żyrardów dla pasażerów wsiadających w Grodzisku, Jaktorowie, Międzyborowie i Żyrardowie. Następnie umożliwienie zapoznania się z nimi społeczeństwa i złożenia uwag i wniosków do nich.
- Wniosek nie został uwzględniony. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że Inwestor przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Planowany rozkład ruchu wynika z trudnych do przewidzenia możliwości udostępnienia poszczególnych odcinków linii kolejowej, a zatem nie

- może być przedmiotem ani raportu OOS ani studium wykonalności.
- 6.11    Uzupełnienie raportu (zgodnie z Opinią Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego) o dodatkowe punkty pomiarowe poziomu hałasu i drgań - szczególnie w obszarach gęsto zamieszkałych lub na terenach dość silnie urbanizujących się w gminie Jaktorów, np. na 35 km, 36,5 km, 40 km.
- Wniosek został uwzględniony. Zgodnie z opinią Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego autorzy raportu ponownie przeanalizowali lokalizację punktów pomiarowych poziomów hałasu zbadanego na etapie raportu OOS i nie stwierdzili potrzeby dodatkowych badań na tym etapie. Wszystkie wymienione we wniosku punkty zostaną uwzględnione przez Inwestora w analizie porcelizacyjnej, która zostanie wykonana po zakończeniu modernizacji celem sprawdzenia skuteczności zastosowanych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.
- 6.12    Stosowanie ekranów jako elementów wyjątkowo szpecących krajobraz tylko w ostateczności i to tylko w postaci przezroczystych płyt z pleksiglasu (szkła organicznego) na całym obszarze gminy Jaktorów.
- Wniosek nie został uwzględniony. Podstawowym parametrem decydującym o skuteczności ekranów akustycznych jest tzw. izolacyjność akustyczna - największa w przypadku ekranów nieprzezroczystych wypełnionych, dlatego w niektórych miejscach w przypadku dużych przekroczeń norm w zakresie hałasu niemożliwa jest realizacja wyłącznie ekranów przezroczystych. Ponadto ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste - w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. Biorąc pod uwagę warunki środowiskowe nałożone przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, nawet w przypadku występowania ekranów przezroczystych, należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Jedynie w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych barwnych - by przeciwdziałać kolizjom z ptakami. Ponadto przeprowadzone przez Inwestora konsultacje społeczne wykazały, że duża część mieszkańców Jaktorowa popiera budowę ekranów, ponieważ są one konieczne dla zachowania komfortu akustycznego mieszkańców.
- 6.13    Uzupełnienie raportu o dokładną charakterystykę tego przedsięwzięcia na terenie gminy Jaktorów, miasta Żyrardowa, miasta i gminy Grodzisk obejmujący pełny wykaz (dla każdego wariantu modernizacji linii z osobna) przewidywanych robót budowlanych, instalacyjnych i budów oraz obiektów budowlanych i
- Wniosek został uwzględniony częściowo już na etapie raportu OOS. Niektóre szczegółowe informacje ze względu na wczesny etap prac (tzw. projekt wstępny) nie są przedmiotem raportu OOS i konsultacji społecznych.

inżynierskich (obejmujących miejsce powstania/ przebudowy/ modernizacji, ich wielkość / rozpiętość i szacowany cząstkowy koszt), w szczególności takich jak:

- (a) gdzie, ile i w jakim zakresie modernizacja układów torowych szlaków i stacji,
- (b) gdzie, ile i jakie obiekty inżynierskie,
- (c) gdzie, ile i jakie obiekty kubaturowe perony i obiekty małej architektury,
- (d) gdzie, ile i w jakim zakresie modernizacje przejazdów w poziomie torów,
- (e) gdzie, ile i jaka automatyka kolejowa,
- (f) gdzie, ile i jaka teletechnika,
- (g) gdzie, ile i jakie zasilanie sieci trakcyjnej,
- (h) gdzie, ile i jakie zasilanie odbiorników nietrakcyjnych,
- (i) gdzie, ile i jakie urządzenia elektroenergetyki do 1 kV,
- (j) gdzie, ile i jakie nasypy kolejowe,
- (k) gdzie, ile i jakie budowa, przebudowa modernizacja rowów,
- (l) gdzie, ile i jakich drzew i krzewów przewiduje się do wycięcia.

6.14 Uznanie w toku oceny oddziaływania na środowisko jak i w decyzji środowiskowej - wariantu W2 realizacji modernizacji linii kolejowej jako najbardziej optymalnego z punktu widzenia społecznego, ekonomicznego jak i najmniej szkodzącego środowisku, i uznanie tego wariantu jako jedynego nadającego się do realizacji.

6.15 Przedstawienie w raporcie wszystkich wariantów modernizacji linii kolejowej: W0, W1A, W1B i W2 w formie graficznej na mapach gdyż forma

Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.

Wniosek nie został uwzględniony. Działanie takie jest niecelowe ze względu na fakt, że proponowane warianty różnią się głównie rozwiązaniami technicznymi (a nie lokalizacyjnymi), których nie ma możliwości pokazania na mapie. Różnice dotyczą jedynie łącznicy w wariantcie

- tekstowa jest nieczytelna.
- 6.16 Uzupelnienie i zaktualizowanie raportu o wszystkie występujące na terenie gminy Jaktorów w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej: zabytki (cmentarz, budynki i urządzenia historycznej Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej i inne), pomniki przyrody, cenne aleje i szpalery drzew, cenne walory i elementy Bolimowsko-Radziejowickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz siedliska roślin i zwierząt chronionych, korytarzy ekologicznych i korytarzy migracji zwierząt
- 6.17 Zapisanie w decyzji środowiskowej zgodnie z porozumieniem zawartym w siedzibie RDOŚ dnia 21 lipca 2009 między pełnomocnikiem Towarzystwa (Krzysztofem Jaroszem) a przedstawicielem PKP-PLK (Piotrem Ziętkiem), że: oba perony w Jaktorowie będą zlokalizowane na przeciw siebie, zostaną zachowane aleje i szpalery sosnowe, zostaną zachowane zabytkowe budynki Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej.
- 6.18 Wprowadzenie do raportu oraz później do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazu ochrony wszystkich zabytków i pamiątek związanych z Droga Żelazną Warszawsko – Wiedeńską.
- 6.19 Budowa na peronach PKP Jaktorów murowanych wiat z dachem żelbetowym w stylu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z lat 30 ub wieku oraz 2 pochylni dla niepełnosprawnych i wózków dzieciennych na zewnątrz torowiska oraz 1 windy na peronie środkowym. Obiekty te winny być monitorowane.
- w W2, co zostały pokazane na rysunkach. Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOS. Raport jest aktualny we wnioskowanym zakresie.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że wspomniane porozumienie nie zostało zawarte. Ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych. Zgodnie z opracowanym raportem OOS modernizacja linii kolejowej nie naruszy zabytkowych budynków wpisanych do rejestru zabytków, natomiast wycięciu ulegną wyłącznie drzewa, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
- Wniosek został uwzględniony w pkt III.13 sentencji decyzji. W Raporcie OOS uwzględniono lokalizację obiektów wpisanych do rejestru zabytków i stwierdzono brak negatywnego wpływu inwestycji na tego typu obiekty. Po analizie uwag do sentencji decyzji wprowadzono zapis objęcia ochroną wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912.
- Wniosek został uwzględniony w pkt III.13 sentencji decyzji w zakresie zachowania stylu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej (czyli tzw. dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej), natomiast w pozostałym zakresie nie został uwzględniony. Inwestor sprecyzował informacje odnośnie trwania stylu dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko –Wiedeńskiej z lat 1845-1912, natomiast obiekty powstałe w latach 30 ub. wieku reprezentowały styl nie mający z DŻWW nic wspólnego. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że w ramach modernizacji zostaną



- zamontowane urządzenia dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz monitoring. Ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego. Szczegóły dotyczące wystroju i rozwiązań technicznych zostaną uwzględnione na etapie projektu budowlanego. Wniosek nie został uwzględniony. W Raporcie OOS uwzględniono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej (siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt) przeprowadzonej w otoczeniu omawianej inwestycji.
- 6.20 Sporządzenie przez inwestora ekspertyzy przyrodniczej: botaniczno – zoologicznej dotyczącej terenu linii kolejowej nr 1 i nr 4 w gminie Jaktorów pod kątem oddziaływania na występujące zwierzęta i rośliny chronione przez uznaną jednostkę naukowo – badawczą np. Uniwersytet Warszawski lub Szkołę Główną Gospodarstwa Wiejskiego.
- 6.21 Przedstawienie w raporcie analizy: kosztów finansowych, społecznych i przyrodniczych poszczególnych wariantów: W1A, WIB, W1zmođ, W2 w formie tabelarycznej.
- 6.22 Zgłoszenie chęci zawarcia ugody administracyjnej z przedstawicielem Inwestora w trybie art. 114 KPA
- 7 Stowarzyszenie Rozwoju Lokalnego z siedzibą w Jaktorowie (pismo z dn. 24.05.2009 r.)**
- 7.1 sporządzenie raportu oos z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych występujących na terenie gm. Jaktorów.
- 7.2 dokonać pomiarów hałasu i drgań do linii kolejowej występującej dzisiaj i umieścić wyniki w raporcie.
- 7.3 sporządzić w raporcie wersji modernizacji tej linii kolejowej polegający na przeniesieniu ruchu pociągów trasy W-wa –Łódź na trasę kolejową CMK-i, która w Jaktorowie biegnie równoległe do trasy Skierniewice Warszawa ale
- Wniosek nie został uwzględniony. Szczegółowa analiza kosztów przedsięwzięcia w różnych aspektach nie jest zgodnie z odpowiednimi przepisami przedmiotem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
- Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej
- Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOS. Sporządzony raport uwzględnia uwarunkowania terenowe występujące na całej długości analizowanej trasy.
- Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOS. Pomiary takie zostały przeprowadzone, a ich wyniki zamieszczone w raporcie.
- Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOS.  
Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że wariant łącznicy linii kolejowej nr 1 z CMK (wariant W2) wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport o oddziaływaniu

- ok. 200 m dalej na północ od naszych domów mieszkalnych, w obszarze prawie w ogóle nie zamieszkałym; dokonać pomiarów hałasu i drgań dla tej linii kolejowej występujące dzisiaj i umieścić wyniki w raporcie.
- 7.4 wniosek o nakazanie w decyzji środowiskowej – realizacji takiej wersji modernizacji linii kolejowej aby pociągi mające w przyszłości jechać z prędkością 160 km/h z W-wy do Łodzi i na odwrót jeździły na terenie Jaktorowa – torami CMK-i, jako najlepszego rozwiązania dla środowiska i mieszkańców.
- 7.5 wniosek o nakazanie w decyzji środowiskowej – pozostawienie istniejącego obecnie w Jaktorowie peronu bez zmian lokalizacji, jako najlepszego rozwiązania dla środowiska i mieszkańców;
- 7.6 zawarcie w raporcie oos: częstotliwość kursowania pociągów ( pospieszne Warszawa-Łódź i osobowe Warszawa – Skierniewice ) przed i po modernizacji linii; jaka jest obecna prędkość pociągów pospiesznych i osobowych na linii między Żyrardowem a Grodziskiem Mazowieckim.
- 7.7 jaki będzie wpływ robót budowlano-modernizacyjnych prowadzonych na torach na terenie gm. Jaktorów tj. odcinku od Żyrardowa do Grodziska (oraz na innych odcinkach tej trasy) na mieszkańców Jaktorowa pracujących lub uczących się w Żyrardowie, Grodzisku, Milanówku, Pruszkowie, Warszawie i jeżdżących koleją
- na środowisko wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji. Pomiary hałasu i drgań zostały przeprowadzone, a ich wyniki zamieszczone w raporcie OOS.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
- Wniosek nie został uwzględniony. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że, zmiana lokalizacji peronów w Jaktorowie nie ma wpływu na środowisko naturalne. Ze względów technicznych oraz ze względów bezpieczeństwa takie rozwiązanie nie zostało wskazane jako preferowane. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
- Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOS.
- W raporcie zamieszczono informacje na temat liczby pociągów oraz ich prędkości w chwili obecnej oraz prognozowanej po przeprowadzeniu modernizacji linii.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.

- Czy będzie zamknięty dla ruchu kolejowego odcinek na linii Grodzisk-Żyrardów, a jeśli tak, to na jak długo.
- 7.8 jak będzie wyglądać rozkład jazdy pociągów w trakcie modernizacji, a jak po modernizacji linii.
- 7.9 Prośba o powiadomienie wnioskodawcy o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków przed wydaniem decyzji przez organ.
- 7.10 wniosek o zorganizowanie spotkania w siedzibie RDOŚ w Warszawie z przedstawicielem inwestora w celu szczegółowego omówienia problemowych kwestii, sporządzenia protokołu rozbieżności oraz wypracowania akceptowalnego rozwiązania.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.
- Zgodnie z zapisami ustawy Poś (art. 46 ust. 10) odpowiedzi na wszystkie uwagi i wnioski zostały zawarte w niniejszej decyzji.
- Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOS, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Tłumaczono także, dlaczego pewne rozwiązania nie mogą zostać zastosowane m.in. dotyczące lokalizacji peronów w Jaktorowie. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.
- 8. Przedstawiciele społeczeństwa Jaktorowa i okolic (pismo z dn. 25.07. 2009 r.)**
- 8.1 sprzeciw wobec planów planowanej lokalizacji peronu w Jaktorowie (wobec wyburzenia istniejącego peronu i wybudowania dwóch oddzielnych, po jednym do jazdy do Warszawy i oddzielnym do Żyrardowa, przesuniętych od obecnego miejsca o kilkaset
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych.

- metrów dalej na wschód)
- 8.2 poparcie dla modernizacji linii wg. Wariantu W2, wniesienie o wpisanie tego wariantu do decyzji środowiskowej jako jedyne dopuszczalnego do realizacji.
- Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
9. **Starostwo Powiatowe w Żyrardowie (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**
- 9.1 poparcie dla przeprowadzenia modernizacji wg. Wariantu W2 zmodyfikowanego, polegającego na: budowie dwukierunkowej łącznicy między Jaktorowem a Żyrardowem, oraz przeniesieniu infrastruktury bocznic kolejowej (stacji końcowej linii podmiejskiej) z Grodziska Mazowieckiego do Żyrardowa.
- Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji. W wyniku przeprowadzonej modernizacji Żyrardów zyska dodatkową krawędź peronową, co umożliwi przewoźnikom zwiększenie liczby pociągów podmiejskich. Całkowite przeniesienie stacji końcowej linii podmiejskiej z Grodziska Mazowieckiego do Żyrardowa zależy wyłącznie od przewoźników (w chwili obecnej jest nieuzasadnione ekonomicznie ze względu na mniejsze potoki pasażerów).
10. **Rada Gminy Puszczy Mariańskiej, oraz Wójt Gminy i mieszkańcy korzystający ze stacji Radziwiłłów Mazowiecki (pismo z dn. 30.09.2009 r.)**
- 10.1 prośba o pozostawienie (nie wyburzanie) kładki dla pieszych na stacji Radziwiłłów Mazowiecki – o przebudowę podpory kładki składającej się z par metalowych słupów o przekroju 250 x 250 mm, rozbiórce podlegałoby środkowe zejście na peron z kładki.
- Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Jednakże z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że podpory kładki kolidują z projektowanym układem torowym, w związku z czym uznano jako najlepsze rozwiązanie wyburzenie kładki i lokalizację przejścia w obrębie przejazdu, tym bardziej że obserwacje wykonane w ramach kilkakrotnych wizji lokalnych wykazały, iż większość podróżnych nie chce korzystać z istniejącej kładki przechodząc przez tory „dziłkami” przejściami. Jednak w związku z kilkakrotnymi prośbami mieszkańców o zachowanie kładki Inwestor po ponownej analizie możliwości technicznych przychylił się do wniosku postanawiając zostawić kładkę, ale bez

budowy dodatkowych urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, które będą mogły przedostać się na drugą stronę linii kolejowej w miejscu przejazdu kolejowego.

**11. Urząd Gminy Wiskitki,  
Urząd Gminy Puszcza  
Marianańska oraz okoliczni  
mieszkańcy (pismo z dn.  
22.10.2009 r.)**

11.1 protest przeciw likwidacji przejazdu w km 54,281 zlokalizowanego na terenie gm. Wiskitki w miejscowości Franciszków, w pobliżu stacji Radziwiłłów Gmina Puszcza Marianańska.

Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że kwestia likwidacji przejazdu w km 54+281 była konsultowana z władzami gminy. Oprócz wizyty w siedzibie Gminy Wiskitki w sierpniu 2008 roku do Władz Gminy zostało wysłane pismo przedstawiające proponowane zmiany w tym zakresie z prośbą o ustosunkowanie się do proponowanych zmian. Ze względu na ustne pozytywne ustosunkowanie się Władz Gminy do likwidacji przejazdu oraz brak pisemnego sprzeciwu do przedstawionych w formie pisemnej proponowanych rozwiązań projektowych, PKP PLK S.A. wprowadziła omawiane rozwiązanie do projektu.

**12. Prezydent miasta  
Żyrardowa (pismo z dn.  
23.10.2009 r.)**

12.1 wniosek o zachowanie 2 przejść dla pieszych i rowerzystów w świetle istniejących przejść – w miejscu istniejącej kładki w km 42,097 oraz przejście podziemne wchodzące w skład zabytkowego kompleksu przy budynku dworca w km 43,100, a także ich modernizację dostosowującą do obowiązujących norm prawnych.

Wniosek został uwzględniony częściowo (całkowicie w zakresie ruchu pieszego) w pkt III. 13 sentencji decyzji. W rejonie istniejącej w km ok. 42,960 kładki zostanie zbudowane przejście podziemne umożliwiające komunikację na drugą stronę miasta oraz dostęp do peronów (z ciągiem pieszym oraz urządzeniami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Ponadto w km 43,100 zostanie zachowane (z przebudową) istniejące przejście podziemne wkomponowane w zabytkowy kompleks budynku dworca umożliwiające pieszym dostęp do peronów (bez komunikacji na drugą stronę miasta oraz bez urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że zagadnienie zachowania istniejącego przejścia dla pieszych do peronów oraz budowy nowego przejścia podziemnego była kilkakrotnie omawiana z pracownikami PKP PLK S.A. Po ponownej analizie wniosków mieszkańców, możliwości technicznych oraz uwarunkowań terenowych Inwestor przychylił się do wniosku m.in. ze względu na wkomponowanie istniejącego przejścia podziemnego w kompleks zabytkowego dworca.

12.2 wniosek o minimalizację

Wniosek wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z

uciażliwości podczas realizacji inwestycji dla pasażerów.

informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że będzie on dążył do minimalizacji uciążliwości realizacji inwestycji dla pasażerów, dlatego przewiduje ograniczenie ruchu pociągów na wyznaczonych kolejno odcinkach modernizowanego toru zakładając prowadzenie ruchu po drugim torze oraz na odcinku Warszawa Zachodnia-Grodzisk Mazowiecki po torach wykorzystywanych w ruchu podmiejskim. Prace nad projektem są na zbyt wczesnym etapie, aby stwierdzić, kiedy i na jakich odcinkach nastąpi ograniczenie ruchu. Zagadnienie organizacji ruchu zostanie szczegółowo przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.

- 12.3 wniosek o szerszy zakres inwestycji związany z pracami naprawczymi mostu w km 43,862 tzn. poszerzenie pasa drogi i oddzielenie od ruchu pieszego.

Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że poszerzenie pasa drogi i oddzielenie od ruchu pieszego nie jest przedmiotem modernizacji linii kolejowej. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.

- 12.4 wniosek o szerszy zakres inwestycji związany z pracami naprawczymi mostu w km 41,352 (tzn. wykonanie prac związanych z wprowadzeniem przejścia dla pieszych i rowerzystów oraz wykonanie suchych pólek dla przejścia małych zwierząt).

Wniosek został uwzględniony częściowo na etapie opracowywania raportu OOŚ. Wspomniany most w km 41+352 ze względu na swoje parametry będzie pełnił funkcję nie tylko przejścia dla małych, ale i średnich zwierząt; nie ma potrzeby instalacji tzw. „suchej półki” pod tym obiektem. Wykonanie prac związanych z wprowadzeniem przejścia dla pieszych i rowerzystów nie jest przedmiotem modernizacji linii kolejowej, a zatem wniosek jest niezasadny. Budowa i modernizacja układu komunikacyjnego miasta leży w obowiązku zarządcy dróg.

- 12.5 wniosek o zachowanie i dostosowanie przejścia podziemnego w km 43,100 znajdującego się przy budynku zabytkowego dworca w Żyrardowie, ze względów zabytkowych, historycznych i kulturowych.

Wniosek został uwzględniony częściowo (całkowicie w zakresie ruchu pieszego) w pkt III. 13 sentencji decyzji. W rejonie istniejącej w km ok. 42,960 kładki zostanie zbudowane przejście podziemne umożliwiające komunikację na drugą stronę miasta oraz dostęp do peronów (z ciągiem pieszym oraz urządzeniami dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Ponadto w km 43,100 zostanie zachowane (z przebudową) istniejące przejście podziemne, wkomponowane w zabytkowy kompleks budynku dworca, umożliwiające pieszym dostęp do peronów (bez komunikacji na drugą stronę miasta oraz bez urządzeń dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się). Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że zagadnienie zachowania istniejącego przejścia dla pieszych do peronów oraz budowy nowego przejścia podziemnego była kilkakrotnie omawiana z pracownikami PKP PLK S.A. Po ponownej analizie wniosków mieszkańców, możliwości technicznych oraz uwarunkowań terenowych Inwestor przychylił się do wniosku m.in. ze względu na

- 12.6 wniosek o zastosowanie ekranów dźwiękochłonnych przezroczystych.

wkomponowanie istniejącego przejścia podziemnego w kompleks zabytkowego dworca.

Wniosek został częściowo uwzględniony w pkt III.2 sentencji decyzji. Podstawowym parametrem decydującym o skuteczności ekranów akustycznych jest tzw. izolacyjność akustyczna - największa w przypadku ekranów nieprzezroczystych wypełnionych, dlatego w niektórych miejscach w przypadku dużych przekroczeń norm w zakresie hałasu niemożliwa jest realizacja wyłącznie ekranów przezroczystych. Ponadto ze względu na konieczność ochrony ptaków ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste - w szczególności zbudowane z elementów betonowych, kamiennych bądź też z nieprzezroczystych tworzyw sztucznych, w ostateczności mogą to być konstrukcje dwudzielne składające się z części przezroczystej oraz części nieprzezroczystej barwnej. Biorąc pod uwagę warunki środowiskowe nałożone przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, nawet w przypadku występowania ekranów przezroczystych, należy umieścić na nich nadruki w formie poprzecznych pasów. Jedynie w uzasadnionych przypadkach (np. w sąsiedztwie obiektów zabytkowych) dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych barwnych - by przeciwdziałać kolizjom z ptakami. Rodzaj zastosowanych ekranów akustycznych będzie szczegółowo rozważany na etapie projektu budowlanego.

**13. Urząd Miasta w Pruszkowie (pismo z dn. 28.10.2009 r.)**

- 13.1 wniosek o utworzenie bezkolizyjnych podziemnych przejść:

- dla pieszych i rowerzystów w rejonie granicy miasta Pruszkowa i Piastowa - ul. Główna-Broniewskiego

- w zamian za likwidację kładki w rejonie ul. 3 Maja - Majowa

- dla pieszych i rowerzystów oraz tunel dla samochodów o obniżonej skrajni na połączeniu ulic Działkowa-Błońska - km 18,500.

Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że kwestia skomunikowania dwóch stron miasta jest przede wszystkim zadaniem władz samorządowych. Miasta rozwijające się wzdłuż linii kolejowych powinny dbać o prawidłowe skomunikowanie dwóch stron miasta położonych po przeciwnych stronach linii kolejach. Nie jest to natomiast zadanie zarządcy infrastruktury kolejowej. W ramach modernizacji przewidziano poprawę połączeń dwóch stron linii kolejowych poprzez modernizację przejścia podziemnego i jego wydłużenie, ale dotyczy to przede wszystkim przejścia związanego z dojazdami do peronów etc.

- 13.2 wniosek o budowę ekranów akustycznych na obszarze miasta Pruszkowa w pierwszym etapie modernizacji linii PKP.

Wniosek nie został uwzględniony. Ekrany akustyczne będą realizowane razem z innymi elementami modernizacji linii kolejowej. Szczegółowy harmonogram prac zostanie opracowany po sporządzeniu projektów budowlanych i opracowania fazowania robót.

**14. Pani Czesława Skoneczna (pismo z dn. 29.10.2009 r.)**

- 14.1 wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr. 1 według wariantu W2. Wniosek nie został uwzględniony. Wariant W2 wraz z pozostałymi wariantami był przedmiotem analiz technicznych, ekonomicznych oraz środowiskowych. Sporządzony raport OOS wykazał, że wariantem powodującym najmniejszą ingerencję w środowisko naturalne jest wariant W1A, który jest jednocześnie najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie i został rekomendowany jako wariant przyjęty do dalszej realizacji.
- 14.2 wniosek o przeprowadzenie obiektywnego dowodu przez zewnętrznego niezależnego eksperta – Raportu o oddziaływaniu ww. inwestycji – opinii na temat wpływu tej inwestycji na środowisko i prawo własności. Wniosek nie został uwzględniony. W Raporcie OOS przeprowadzono analizę wariantów i przedstawiono wariant najkorzystniejszy dla środowiska wraz z uzasadnieniem. Raport OOS jest zgodny z art. 52 ustawy Poś i zawiera wszystkie wymagane prawem elementy.
- 14.3 wniosek o przeprowadzenie wizji lokalnej terenu inwestycji na obszarze gminy Jaktorów przy granicy z działką nr 437/1 z udziałem przedstawicieli inwestora, RDOŚ i autora Raportu OOS. Wniosek został uwzględniony na etapie opracowywania raportu OOS oraz postępowania z udziałem społeczeństwa. Przeprowadzono kilka wizji lokalnych. Ponadto w Jaktorowie 27 sierpnia 2009 r. odbyła się rozprawa administracyjna otwarta dla wszystkich zainteresowanych, zgodna z zapisami Kpa.
- 14.4 wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w siedzibie RDOŚ w Warszawie z udziałem właścicieli, których grunty przeznaczone są do wywłaszczenia. Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOS, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Thumaczono także, dlaczego pewne rozwiązania nie mogą zostać zastosowane m.in. dotyczące lokalizacji peronów w Jaktorowie. Na zakończenie rozprawy administracyjnej w Jaktorowie sporządzono protokół, w którym odniesiono się do treści wszystkich zgłoszonych w czasie rozprawy uwag i wniosków. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.
- 14.5 wniosek o wystąpienie do inwestora o udostępnienie Wniosek nie został uwzględniony. Studium Wykonalności nie jest dokumentacją wymaganą



- Studium Wykonalności dla ww. przedsięwzięcia, włączenie tego dokumentu do akt sprawy oraz umożliwienie zapoznania się z nim stronom postępowania.
- do złożenia w toku postępowania o wydanie decyzji środowiskowej. Wykonawcy opracowujący Studium są zawsze zobowiązani do zachowania tajemnicy danych, które pozyskali od PKP PLK S.A. i innych spółek Grupy PKP, niezbędnych do opracowania Studium. W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko przedmiotem konsultacji społecznych jest więc tylko raport OOS.
- 14.6 wniosek o pozostawienie peronu w Jaktorowie w dotychczasowym miejscu i modernizowanie linii kolejowej po torach CMK lub budowę peronów naprzeciwległych w starym miejscu. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanych przez organ od Inwestora wynika, że ze względów bezpieczeństwa (ruch pociągów o prędkości do 160 km/h) nie jest możliwe zachowanie peronu wyspowego oraz budowa peronów naprzeciwległych.
- 15 Urząd miasta Milanówek (pismo z dn.9.11.2009 r.)**
- 15.1 wniosek o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w mieście Milanówek. Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOS, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora.
- 15.2 wniosek o uczestnictwo gminy Milanówek na etapie przygotowania projektu budowlanego przedsięwzięcia w granicach gminy. Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.
- 16. Stowarzyszenie na rzecz Miast-Ogrodów z siedzibą w Milanówku (pismo z dn. 13.11.2009 r.)**
- 16.1 wniosek o zorganizowanie debaty społecznej w mieście Milanówku. Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Urząd Miasta w Milanówku otrzymał w dniu 12.08.2009r stosowne obwieszczenie informujące o dacie i miejscu rozprawy administracyjnej, było ono wywieszane na tablicy ogłoszeń urzędu od 12.08.2009 r. do 26.08.2009 r. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego

postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOS, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

## **17. Pan Wojciech Klim**

17.1 Skarga na Inwestora, zarzucenie nie dopełnienia obowiązku przekazania informacji publicznej o planowanej i obecnie realizowanej inwestycji modernizacji linii kolejowej PKP na odcinku m.in. przebiegającym przez miasto Milanówek.

Wniosek nie został uwzględniony ze względu na treść wykraczającą poza zakres decyzji środowiskowej.

17.2 Wniosek o zorganizowanie rozprawy administracyjnej w Milanówku.

Wniosek nie został uwzględniony. Ze względu na dużą liczbę uwag i wniosków na miejsce rozprawy administracyjnej wybrano Jaktorów, ale rozprawa dotyczyła całego odcinka przebiegającego w granicach województwa mazowieckiego. Urząd Miasta w Milanówku otrzymał w dniu 12.08.2009r stosowne obwieszczenie informujące o dacie i miejscu rozprawy administracyjnej, było ono wywieszane na tablicy ogłoszeń urzędu od 12.08.2009 r. do 26.08.2009 r. Rozprawa odbyła się 27 sierpnia 2009 r. i była otwarta dla społeczeństwa. Została ona przeprowadzona zgodnie z zapisami ustawy Poś. W ramach przeprowadzonego postępowania umożliwiono społeczeństwu zapoznanie się z raportem OOS, w którym przeanalizowano kilka wariantów modernizacji linii kolejowej. Na rozprawie przedstawiono argumenty zarówno mieszkańców, jak i Inwestora. Wszystkim obecnym umożliwiono wnoszenie uwag, odczytano protokół dając możliwość jego podpisania. Ustosunkowanie się Inwestora do uwag i wniosków zgłoszonych w terminie 09.10.– 30.11.2009 r. nastąpiło w powyższej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W przypadku uwag wymagających wyjaśnienia Inwestor kontaktował się bezpośrednio z ich autorami.

Dodatkowo pismem z dnia 25.05.2009 r. uwagi złożyło Stowarzyszenie Chrońmy Nasze Życie z siedzibą w Jaktorowie. Jako, że nie złożyło potwierdzenia aktualnego wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego, oraz statutu Stowarzyszenia, nie odpowiedziało również w ciągu 7 dni od daty dostarczenia na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wystosowanego pismem z dnia 10.11.2009 r. o dostarczenie ww. dokumentów, organ nie umieścił uwag tego wnioskodawcy w powyższym spisie. Uwagi dotyczyły sprzeciwu wobec planowanej lokalizacji peronu w Jaktorowie, oraz propozycję organizacji ruchu pociągów tak, by umożliwić ich wjazd na linię kolejową nr. 65 w miejscowości Stare Budy. Dodatkowo zgłoszono chęć zawarcia ugody administracyjnej w tej sprawie. Organ wielokrotnie w niniejszej decyzji odnosił się do podobnych uwag, złożonych przez innych wnioskodawców.

Poza „terminem określonym przez organ do wniesienia uwag i wniosków” wniosek złożył pan Wojciech Klim. Wniosek pozostał bez rozpatrzenia zgodnie z art. 32 ust. 1a ustawy Poś.

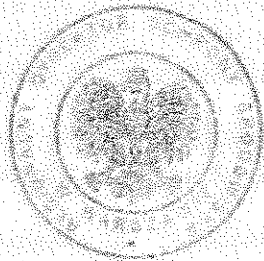
Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Linia kolejowa nr 1 jest linią o znaczeniu priorytetowym, stanowiącą na odcinku pomiędzy Warszawą Zachodnią a Grodziskiem Mazowieckim część międzynarodowej linii E65, a na dalszym odcinku linię o statusie krajowym. Linia ta łączy dwa największe miasta w Polsce – Warszawę z Łodzią. W związku z tym jest wykorzystywana codziennie przez tysiące mieszkańców obu aglomeracji, dojeżdżających do pracy, szkół, uczelni, urzędów, placówek kulturalnych itp., a odcinek objęty planowaną modernizacją jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowych na sieci PKP. Co więcej – potoki podróźnych intensywnie rosną w związku z rozwojem obu aglomeracji. Modernizacja wiązać się będzie ze skróceniem czasu przejazdu, co spowoduje wzrost atrakcyjności transportu kolejowego w stosunku do kołowego powodującego znaczną emisję zanieczyszczeń do powietrza. Przedmiotowe przedsięwzięcie ma też ogromne znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Przyczyni się do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności pozwoli rozpocząć modernizację i umożliwi wykonanie zadania zgodnie z założonymi harmonogramami. Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie finansowane przy pomocy środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 i jedynie terminowa realizacja inwestycji gwarantuje wykorzystanie tych środków w pełnej wysokości. Terminowa realizacja jest również niezbędna ze względu na organizację w Polsce Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 i ogromne znaczenie przedmiotowej linii kolejowej w zapewnieniu komunikacji dla tysięcy uczestników tego turnieju oraz turystów.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

#### Pouczenie:

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 46 ust.4, oraz do zgłoszenia o którym mowa w art. 46 ust.4a ustawy – Poś; złożenie wniosku albo dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od daty wydania niniejszej decyzji. Termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie  
*Aleksandra Piłowska*

Załącznik: Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 56 ust. 3 ustawy Poś.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik- Pan Krzysztof Poglód,  
Ove Arup & Partners International Ltd Sp. z o.o.  
ul. Królewska 16, 00-103 Warszawa
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 49 Kpa.
3. aa.