



EKKOM Sp. z o.o.

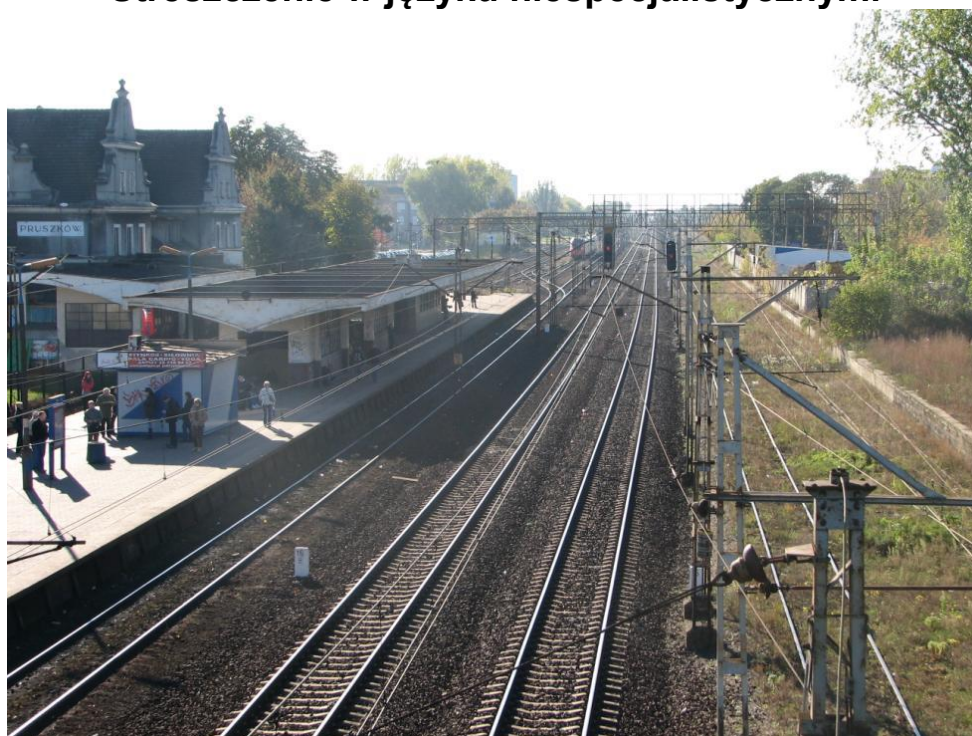
ul. Wadowicka 8i, 30-415 Kraków, tel./fax (12) 267-23-33, 269-65-40
e-mail: biuro@ek-kom.pl, www.ek-kom.pl, www.edroga.pl

Gdańsk: ul. Arkońska 27 A, 80-387 Gdańsk, tel./fax: (58) 346-12-18
Warszawa: al. Stanów Zjednoczonych 53, 04-028 Warszawa, tel.: (22) 201-98-53/54, fax: (22) 213-37-87

**RAPORT O ODDZIAŁYWANIU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO W RAMACH
PONOWNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DLA INWESTYCJI PN.**

**Zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii kolejowej
Warszawa – Łódź, etap II, odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice w
ramach Projektu POLiŚ 7.1-24.1 „Modernizacja linii kolejowej Warszawa –
Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice
(Skierniewice)”**

**Stacja Pruszków w km od 15+000 do 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.**



Zespół autorski:

dr inż. Janusz **Bohatkiewicz**
mgr inż. Sebastian **Biernacki**
mgr inż. Maciej **Hałucha**
mgr inż. Krzysztof **Kowalczyk**
mgr inż. Krzysztof **Kapuściok**
mgr Krzysztof **Jamrozik**
Mgr inż. Robert **Wańczyk**

Janusz Bohatkiewicz
Sebastian Biernacki
Krzysztof Kowalczyk
Krzysztof Kapuściok
K. Jamrozik
Robert Wańczyk

mgr inż. Wojciech **Ciszyński**
mgr Anna **Zyśk**
mgr inż. Iwona **Solarz**
mgr Tomasz **Szopa**
mgr Iwona **Kreft-Boufał**
mgr Karol **Warakowski**
Jacek **Kotlarski**

Wojciech Ciszyński
Anna Zyśk
Iwona Solarz
Tomasz Szopa
Iwona Kreft-Boufał
K. Warakowski
Jacek Kotlarski

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

SPIS TREŚCI:

| | |
|---|-----------|
| 1. PRZEDMIOT, PODSTAWA, ZAKRES I CEL SPORZĄDZENIA RAPORTU | 6 |
| 1.1. Przedmiot raportu | 6 |
| 1.2. Podstawy wykonania raportu..... | 6 |
| 1.3. Cel sporządzenia raportu | 6 |
| 2. PODSTAWY PRAWNE WYKONANIA RAPORTU | 7 |
| 3. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA | 7 |
| 3.1. Lokalizacja przedsięwzięcia | 7 |
| 3.2. Stan istniejący | 8 |
| 3.3. Charakterystyka inwestycji | 9 |
| 3.3.1. Opis ogólny | 9 |
| 3.3.2. Ukształtowanie terenu i zieleni | 10 |
| 3.3.3. Etapowanie inwestycji | 10 |
| 3.4. Warunki wykorzystania terenu..... | 11 |
| 3.4.1. Faza realizacji | 11 |
| 3.4.2. Faza eksploatacji..... | 11 |
| 3.4.3. Faza likwidacji | 11 |
| 3.5. Wpływ planowanego przedsięwzięcia na istniejące elementy sieci kolejowej..... | 12 |
| 3.6. Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia | 12 |
| 3.6.1. Faza realizacji | 12 |
| 3.6.2. Faza eksploatacji..... | 13 |
| 4. STOPIEŃ I SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH OCHRONY ŚRODOWISKA, ZAWARTYCH W DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH | 14 |
| 4.1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach..... | 14 |
| 4.2. Identyfikacja w projekcie budowlanym odstępstw od wymagań dotyczących ochrony środowiska wraz z uzasadnieniem i oceną | 25 |
| 5. OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH ŚRODOWISKA, OBJĘTYCH ZAKRESEM PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA, OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI ORAZ DZIAŁANIA OCHRONNE..... | 28 |
| 5.1. Zagospodarowanie terenu i walory krajobrazowe..... | 28 |
| 5.1.1. Charakterystyka obszaru..... | 28 |
| 5.1.2. Oddziaływanie na krajobraz | 29 |
| 5.1.3. Ochrona krajobrazu..... | 29 |
| 5.2. Budowa geologiczna i pokrywa glebowa | 29 |
| 5.2.1. Charakterystyka obszaru..... | 29 |
| 5.2.2. Oddziaływanie na powierzchnie ziemi i gleby..... | 30 |

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| | |
|---|----|
| 5.2.3. Ochrona powierzchni ziemi oraz gleby | 31 |
| 5.3. Wody podziemne i powierzchniowe | 32 |
| 5.3.1. Charakterystyka obszaru | 32 |
| 5.3.1.1 Warunki hydrogeologiczne..... | 32 |
| 5.3.1.2 Warunki hydrograficzne | 33 |
| 5.3.2. Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne | 33 |
| 5.3.3. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych..... | 34 |
| 5.4. Powietrze atmosferyczne i klimat..... | 37 |
| 5.4.1. Charakterystyka obszaru | 37 |
| 5.4.1.1 Warunki klimatyczne | 37 |
| 5.4.1.2 Jakość powietrza atmosferycznego | 38 |
| 5.4.2. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne | 38 |
| 5.4.3. Ochrona powietrza atmosferycznego | 38 |
| 5.5. Klimat akustyczny | 39 |
| 5.5.1. Charakterystyka obszaru | 39 |
| 5.5.2. Oddziaływanie na klimat akustyczny | 40 |
| 5.5.3. Ochrona klimatu akustycznego..... | 41 |
| 5.6. Drgania | 43 |
| 5.6.1. Oddziaływanie w zakresie drgań | 43 |
| 5.6.2. Minimalizacja wpływu drgań | 43 |
| 5.7. Przyroda ożywiona..... | 44 |
| 5.7.1. Charakterystyka obszaru | 44 |
| 5.7.1.1 Flora..... | 44 |
| 5.7.1.2 Fauna..... | 44 |
| 5.7.2. Oddziaływanie na przyrodę ożywioną..... | 45 |
| 5.7.2.1 Flora..... | 45 |
| 5.7.2.2 Fauna..... | 46 |
| 5.7.3. Ochrona przyrody ożywionej..... | 47 |
| 5.7.3.1 Flora..... | 47 |
| 5.7.3.2 Fauna..... | 48 |
| 5.7.4. Nadzór przyrodniczy | 49 |
| 5.8. Obszary chronione na podstawie odrębnych przepisów, w tym obszary Natura 2000 | 50 |
| 5.8.1. Charakterystyka obszarów chronionych | 50 |
| 5.8.2. Oddziaływanie na obszary chronione | 51 |
| 5.8.3. Minimalizacja oddziaływania na obszary chronione..... | 51 |
| 5.9. Obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne | 52 |
| 5.9.1. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami..... | 52 |

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| | |
|--|-----------|
| 5.9.2. Oddziaływanie na obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne | 53 |
| 5.9.3. Założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków | 53 |
| 5.10. Gospodarka odpadami | 54 |
| 5.10.1. Planowane wyburzenia i gospodarka odpadami | 54 |
| 5.10.2. Ochrona środowiska w gospodarce odpadami..... | 55 |
| 5.11. Poważne awarie | 57 |
| 5.11.1. Przewidywane oddziaływanie przedsięwzięcia w przypadku wystąpienia poważnej awarii | 57 |
| 5.11.2. Zabezpieczenia na wypadek wystąpienia poważnej awarii | 57 |
| 5.12. Oddziaływanie na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi | 58 |
| 6. ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE | 59 |
| 7. ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE | 59 |
| 8. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA | 59 |
| 8.1. Warianty analizowane na wcześniejszych etapach przygotowania inwestycji | 59 |
| 8.2. Wariant proponowany przez wnioskodawcę..... | 60 |
| 8.3. Racjonalny wariant alternatywny | 60 |
| 8.4. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska wraz z uzasadnieniem wyboru | 60 |
| 9. UZASADNIENIE WYBRANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU | 60 |
| 10. OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA..... | 61 |
| 11. OPIS ZASTOSOWANYCH METOD PROGNOZOWANIA, PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ I ROZWIĄZAŃ ORAZ WYKORZYSTANYCH DANYCH | 62 |
| 11.1. Ruch w stanie istniejącym | 62 |
| 11.2. Prognoza natężenia i struktury ruchu | 62 |
| 11.3. Metoda prognozy propagacji hałasu..... | 64 |
| 11.3.1. Założenia do modelu obliczeniowego..... | 64 |
| 11.3.2. Metoda prognozowania równoważnego poziomu dźwięku..... | 64 |
| 12. WSKAZANIE, CZY DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA KONIECZNE JEST USTANOWIENIE OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA | 65 |
| 13. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH ZWIĄZANYCH Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM..... | 65 |
| 14. ZALECENIA DOTYCZĄCE ANALIZY POREALIZACYJNEJ | 66 |
| 15. PRZEDSTAWIENIE PROPOZYCJI MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA..... | 67 |
| 16. OPIS TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI | 67 |
| 17. WNIOSEK KOŃCOWY..... | 67 |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| SKRÓTY STOSOWANE W RAPORCIE: | |
|------------------------------|--|
| Skrót | Wyjaśnienie |
| AZP | Archeologiczne Zdjęcie Polski |
| DŚU | Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach |
| Dyrektywa Ptasia | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/147/EWG z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa |
| Dyrektywa Siedliskowa | Dyrektywa Rady nr 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory |
| GDOŚ | Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska |
| GZWP | Główny Zbiornik Wód Podziemnych |
| LPN | linia potrzeb nietrakcyjnych |
| LSC | Lokalne Centrum Sterowania |
| MPZP | Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego |
| OC | ochrona częściowa |
| OChK | Obszar Chronionego Krajobrazu |
| PB | projekt budowlany |
| PKP PLK | PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. |
| p. odg. | przystanek odgałęźny |
| POŚ | Prawo Ochrony Środowiska |
| RDOŚ | Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska |
| RZGW | Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej |
| rz. | rzeka |
| srk | sterowanie ruchem kolejowym |
| SUIKZP | Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego |
| WIOŚ | Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska |
| woj. | województwo |
| WUOZ | Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

1. PRZEDMIOT, PODSTAWA, ZAKRES I CEL SPORZĄDZENIA RAPORTU

1.1. Przedmiot raportu

Przedmiotem raportu o oddziaływaniu na środowisko sporządzonego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest przedsięwzięcie polegające na modernizacji linii kolejowej Warszawa - Łódź w ramach stacji kolejowej Pruszków na odcinku od km 15+000 do km 18+100 Niniejszy odcinek stanowi fragment większej inwestycji polegającej na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź na terenie województwa mazowieckiego.

1.2. Podstawy wykonania raportu

Podstawę niniejszego opracowania stanowi szczegółowa dokumentacja projektowa, wcześniejsze opracowanie środowiskowe (w tym wcześniejszy Raport o oddziaływaniu na środowisko z etapu decyzji środowiskowej) oraz decyzje administracyjne:

- Decyzja 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 tj. od km 3+900 do km 57+685 wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie znak: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-125/08 z dnia 22 grudnia 2009 r.;
- Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 14 kwietnia 2011 r. znak: DOOSIdk.4201.2.2011.AŁ.5 uchylająca częściowo Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 grudnia 2009 r. znak: RDOŚ-14-WOOS-II-TS-6613-125/08 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;

1.3. Cel sporządzenia raportu

Celem sporządzenia raportu jest określenie oddziaływania przyjętych w projekcie budowlanym rozwiązań technicznych na poszczególne komponenty środowiska, w tym zdrowie i bezpieczeństwo ludzi w fazie realizacji i eksploatacji obiektu, ocena zgodności projektu z wymaganiami nałożonymi decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach oraz analiza skuteczności zaproponowanych działań i środków minimalizujących negatywne oddziaływanie wraz z przedstawieniem dodatkowych zaleceń służących ochronie środowiska.

Analizy wykonano dla następujących horyzontów czasowych:

- 2010/2011 r. – stan istniejący bez modernizacji;
- 2020 r. – stan prognozowany po modernizacji.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

2. PODSTAWY PRAWNE WYKONANIA RAPORTU

Podstawy prawne stanowią zapisy 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 z późniejszymi zmianami) oraz Dyrektywy w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (DZ. U. L 175 z 5 lipca 1985 r.). Przy wykonywaniu raportu posługiwano się również zapisami innych obowiązujących krajowych i europejskich aktów prawnych.

3. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

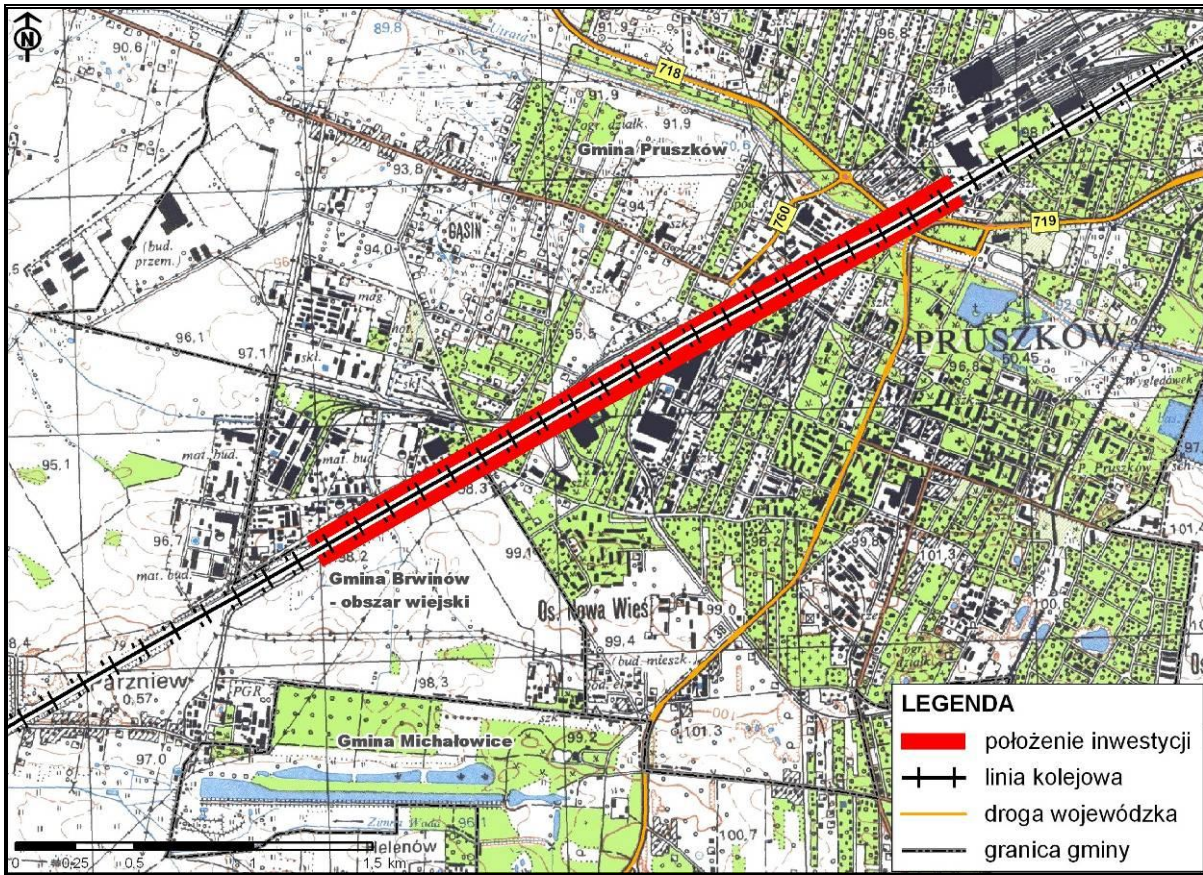
3.1. Lokalizacja przedsięwzięcia

Obszar planowanego przedsięwzięcia położony jest na terenie województwa mazowieckiego, w granicach powiatu pruszkowskiego, na terenie miasta Pruszków oraz częściowo na terenie gminy Brwinów.

Objęty opracowaniem odcinek planowanej do modernizacji linii kolejowej nr 1 rozpoczyna się przed stacją kolejową Pruszków w km 15+000. Koniec odcinka przewidziano w km 18+100.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.



Rys. 3.1 Lokalizacja analizowanego odcinka linii kolejowej nr 1

3.2. Stan istniejący

Stacja Pruszków jest stacją pośrednią i jest przeznaczona zarówno do obsługi ruchu pasażerskiego, jak i towarowego. Przez stację przebiegają dwie, biegnące równolegle linie kolejowe:

- Linia nr 1 Warszawa – Katowice (tory nr 1 i 2),
- Linia nr 447 Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki przeznaczona przede wszystkim do ruchu pasażerskiego podmiejskiego (tory nr 3 i 4).

W km 17+313 zlokalizowany jest istniejący przejazd kategorii A. Przejazd położony jest na terenie miasta Pruszków w ciągu ulicy zbiorczej Błońskiej. Nawierzchnia ulicy w rejonie przejazdu jest w dobrym stanie technicznym.

Na stacji kolejowej zlokalizowany jest jeden peron wyspowy (dwukrawędziowy) pomiędzy torami nr 3 i nr 4. Dojście do peronu stanowi istniejące przejście podziemne dla pieszych w km 15+841 oraz kładka dla pieszych w km 15+750.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

W rejonie stacji Pruszków znajdują się następujące obiekty inżynierskie:

- most w km 15+350;
- kładka dla pieszych w km 15+750;
- przejścia dla pieszych pod torami w 15+841;
- przepustu w km 16+633;
- przepustu w km 17+767.

W obrębie stacji znajdują się następujące obiekty kubaturowe:

- nastawnia PR 1 w km 17+485;
- nastawnia PR w km 16+362;
- posterunek przejazdowy w km 17+313.

3.3. Charakterystyka inwestycji

3.3.1. Opis ogólny

Analizowana inwestycja polegająca na przebudowie Stacji Pruszków związana jest z modernizacją linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź. Celem inwestycji jest przygotowanie infrastruktury technicznej linii kolejowej do prognozowanych maksymalnych prędkości przewozowych – 160 km/h dla pociągów pasażerskich na odcinku Warszawa Włochy - Miedniewice oraz 120 km/h dla pociągów towarowych na odcinku od posterunku odgałęźnego Józefinów do posterunku odgałęźnego Miedniewice oraz do dopuszczalnego nacisku na oś 221 kN, a także przebudowa kolejowych obiektów inżynierskich, poprawa warunków i bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, zwiększenie efektywności sterowania ruchem kolejowym, skrócenie czasu przejazdów pociągów, zwiększenie płynności i przepustowości linii kolejowej, podniesienie komfortu podróży i zmniejszenie kosztów bieżących utrzymania infrastruktury. Bardzo ważnym aspektem planowanej modernizacji jest również poprawa stanu ochrony środowiska.

Modernizacja linii kolejowej na odcinku stacja Pruszków od km 15+000 do km 18+100 obejmuje:

- zmianę układu geometrycznego torów w celu dostosowania ich do zwiększonej prędkości pociągów;
- przebudowę układu torowego w celu wyeliminowania ograniczenia prędkości jazdy pociągów;
- dostosowanie układów komunikacyjnych do zwiększonej prędkości pociągów;
- budowę i przebudowę odwodnienia układu torowego i podtorza;
- budowę odwodnienia przejścia podziemnego dla pieszych w km 15+841;
- budowę i przebudowę sieci trakcyjnej wraz ze słupami sieci trakcyjnej oraz konstrukcji wsporczych;
- budowę i przebudowę urządzeń automatyki kolejowej z powiązaniem urządzeń zdalnego sterowania z Lokalnym Centrum Sterowania (LSC) w Grodzisku Mazowieckim;
- budowę i przebudowę sieci kablowych i urządzeń teletechniki i łączności;

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

- budowę i przebudowę sieci kablowych i urządzeń elektroenergetyki oraz obiektów zasilania sieci trakcyjnej;
- przebudowę sieci kablowych sterowania lokalnego;
- przebudowę sieci kabli zasilaczy;
- budowę i przebudowę linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN) średniego napięcia;
- budowę i przebudowę linii potrzeb nietrakcyjnych niskiego napięcia;
- usunięcie kolizji teletechnicznych i energetycznych;
- przebudowę oraz remont obiektów inżynierskich w km 15+350, km 15+841, km 16+633 oraz km 17+767;
- likwidację przejazdu drogowego w km 17+313;
- budowę masztu antenowego na stacji Pruszków;
- przebudowę peronów na stacji do wysokości 0,76 m wraz z odwodnieniem i zapewnieniem dostępu osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz wyposażenie peronów w elementy małej architektury i informacji dla podróżnych;
- przebudowę i rozbudowę przejścia podziemnego dla pieszych w km 15+841 wraz z włączeniem do układu komunikacyjnego ul. Waryńskiego w Pruszkowie i zapewnieniem dostępu dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- budowę i przebudowę urządzeń diagnostyki stanów awaryjnych taboru (dsat) oraz włączenia urządzeń dsat do systemu SI-DSAT na odcinku Warszawa Zachodnia - Miedniewice;
- budowę obiektów służących ochronie środowiska (m. in. ekranów akustycznych i mat antywibracyjnych);
- budowę bramek semaforowych;
- rozbiórkę obiektów nieprzewidzianych do dalszego użytkowania.

3.3.2. Ukształtowanie terenu i zieleni

Analizowana inwestycja mieści się w granicach pasa kolejowego, w którym, ze względów bezpieczeństwa, nie jest wskazane wykonywanie nowych nasadzeń.

Możliwe jest nasadzenie pnączy po stronie zewnętrznej ekranów akustycznych.

3.3.3. Etapowanie inwestycji

Analizowany w niniejszym raporcie odcinek od km 15+000 do km 18+100 w ramach stacji kolejowej Pruszków na modernizowanej linii kolejowej Warszawa - Łódź będzie realizowany w całości.

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 1 będzie modernizowany w ramach Etapu II, Lot A modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź. W ramach I etapu zrealizowano w latach 2006 – 2008 modernizację odcinka Skierniewice – Łódź Widzew. Natomiast II etap przewidziany do realizacji w ramach funduszy unijnych na lata 2007 – 2013 obejmuje Lot A, w ramach którego przewidziano modernizację odcinka Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) oraz Lot B, w ramach którego przewidziano realizację modernizacji odcinka Łódź Fabryczna – Łódź Widzew, będącego przedmiotem oddzielnych projektów.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

3.4. Warunki wykorzystania terenu

3.4.1. Faza realizacji

W związku z realizacją planowanej inwestycji nie przewiduje się zajęcia dodatkowego terenu poza istniejącym pasem kolejowym.

Na okres budowy wystąpi jednak konieczność czasowego zajęcia dodatkowego terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowe i drogi dojazdowe. Na obecnym etapie projektu budowlanego ich dokładna lokalizacja i powierzchnia nie została jeszcze wyznaczona. Jeśli nie jest to możliwe to powinny zostać przeznaczone na ten cel nieużytki lub tereny przekształcone antropogenicznie.

Ze względu na możliwość wycieków substancji zanieczyszczających do wód powierzchniowych i podziemnych zaplecze budowy oraz wszelkie magazyny nie powinny być lokalizowane w dolinie rzeki Utraty oraz w rejonie ujęcia wód w Pruszkowie położonego w pobliżu obiektu mostowego na Utracie. Bazy materiałowe lub miejsca magazynowania odpadów, muszą być odpowiednio zabezpieczone przed wyciekami substancji stanowiących zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych.

W związku z modernizacją linii kolejowej konieczne będzie wykonanie prac wpływających na dotychczasowe wykorzystanie terenu. Będą one obejmowały roboty ziemne, rozbiórkowe i przygotowawcze.

W ramach prowadzonych prac zostanie wykonana rozbiórka istniejącego układu torowego i sieci trakcyjnej wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz elementami infrastruktury kolidującymi z inwestycją.

Modernizacja linii kolejowej będzie się wiązała również z wyburzeniem następujących budynków związanych z funkcjonowaniem linii kolejowej:

- budynek nastawni PR w km 16+362;
- budynek posterunku przejazdowego w km 17+313;
- budynek nastawni PR 1 w km 17+485.

Ponadto realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wycinką drzew (40 sztuk) i krzewów, wchodzących w kolizję z projektowanymi rozwiązaniami lub stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego.

Określając przeznaczenie drzew i krzewów do wycinki brano pod uwagę położenie projektowanych elementów oraz kolizji z infrastrukturą uwzględniając niezbędne odległości.

3.4.2. Faza eksploatacji

Nie przewiduje się konieczności zajęcia dodatkowego terenu na etapie eksploatacji inwestycji.

3.4.3. Faza likwidacji

Nie przewiduje się przedmiotowej inwestycji, gdyż analizowana linia kolejowa stanowi kluczowe połączenie między Warszawą i Łodzią.

Gdyby doszło do rozbiórki analizowanego odcinka linii kolejowej, to wiązałaby się ona z powstaniem odpadów głównie z grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W zaistniałej

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

sytuacji zostałyby wydane odpowiednie decyzje administracyjne, określające również postępowanie w zakresie gospodarki odpadami. Z odpadów zaliczanych do niebezpiecznych będzie się zaliczać odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi oraz Odpady z budowy, remontów i demontażu zawierające rtęć.

3.5. Wpływ planowanego przedsięwzięcia na istniejące elementy sieci kolejowej

Linia nr 1 jest częścią trasy kolejowej Warszawa – Łódź, a odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice), w ramach którego położona jest stacja Pruszków, jest jednym z najbardziej obciążonych odcinków linii kolejowych na sieci PKP. Natężenie ruchu pociągów na linii wynosi ponad 65 par pociągów (z tego ponad 12 par pociągów towarowych) w ciągu doby. Z uwagi na dynamiczny rozwój aglomeracji warszawskiej, potoki podróżnych dojeżdżających do Warszawy z takich miejscowości jak Żyrardów czy Skierniewice, a także z Łodzi zdecydowanie rosną z roku na rok.

Podstawowym założeniem modernizacji linii jest jej przebudowa w celu osiągnięcia prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych o maksymalnym nacisku 221 kN/oś.

3.6. Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia

3.6.1. Faza realizacji

*** Emisja hałasu**

Podczas prowadzonych robót w każdym wariantcie wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe związane z pracą ciężkich maszyn (spychacze, koparki, wywrotki, kombajny podtorowe) oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu. Hałas generowany w trakcie prowadzenia prac będzie się charakteryzował koncentracją takich źródeł na stosunkowo niewielkim obszarze oraz dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie prac. Zakłada się, że w strefie największego oddziaływania znajdują się zabudowania, położone w odległości do 100 m od granicy planowanych robót.

*** Emisja zanieczyszczeń powietrza**

Podczas prowadzenia prac budowlanych nastąpi zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego (głównie przez spaliny, pyły i substancje odorotwórcze).

Będzie to zjawisko krótkotrwałe, nie powodujące trwałych zmian w środowisku i ustąpi całkowicie z chwilą zakończenia prac budowlanych. Ilość powstających zanieczyszczeń jest trudna do oszacowania, ponieważ ich uwalnianie ma charakter niezorganizowany, ich wielkość kształtują chwilowe warunki atmosferyczne oraz przebieg prac budowlanych (stosowane technologie, stan sprzętu, organizacja placu budowy).

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

*** Emisja ścieków**

Podczas prac budowlanych może dojść do zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz gleby substancjami chemicznymi. Źródło zanieczyszczenia mogą stanowić również ścieki bytowo – gospodarcze z zaplecza budowy oraz substancje chemiczne wyciekające z maszyn, np. w wyniku awarii. Jednak przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji pracy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można uznać za niewielkie.

*** Odpady**

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Przewiduje się, iż z grupy odpadów innych niż niebezpieczne w największej ilości powstaną odpady z kruszyw i mas ziemnych, odpady metalowe i odpady betonowe, natomiast z odpadów zaliczanych do niebezpiecznych – odpady z budowy, remontów i demontażu (w tym odpady zmieszane) zawierające substancje niebezpieczne oraz odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe).

3.6.2. Faza eksploatacji

*** Emisja hałasu**

W ramach niniejszego raportu wykonano prognozy kształtowania się klimatu akustycznego wzdłuż projektowanej inwestycji. Przeprowadzone analizy wykazały, że modernizacja linii kolejowej przy jednoczesnym zastosowaniu ekranów akustycznych, chroniących zabudowania, które będą narażone na poziom hałasu przekraczający dopuszczalne normy, wpłynie na poprawę klimatu akustycznego w sąsiedztwie linii kolejowej.

*** Emisja zanieczyszczeń powietrza**

Analizowana linia kolejowa nr 1 Warszawa – Łódź jest całkowicie zelektryfikowana. Emisje zanieczyszczeń do powietrza będą głównie pojawiać się w postaci emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni toczonej szyn. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego można uznać za marginalny.

*** Emisja ścieków**

W związku z faktem, że linia kolejowa nr 1 jest zelektryfikowana, niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód węglowodorami ropopochodnymi jest znikome. Do gleby, a następnie wód powierzchniowych i podziemnych mogą przedostawać się jedynie smary stosowane do konserwacji rozjazdów oraz urządzeń

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

sterujących ruchem kolejowym, które jakkolwiek nie są rozpuszczalne w wodzie, to jednak podczas opadów deszczu kropelki smaru są wybijane przez deszcz.

Należy jednak podkreślić, że w fazie eksploatacji zmodernizowanej linii kolejowej nastąpi zmniejszenie negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne ze względu na planowaną modernizację system odwodnienia układu torowego, rozjazdów, peronów i pozostałych elementów infrastruktury kolejowej.

*** Odpady**

W fazie funkcjonowania linii kolejowej powstawać będą głównie odpady związane z wykonywaniem bieżących napraw i konserwacji linii w nieznaczących ilościach. Przewiduje się powstawanie odpadów ulegających biodegradacji (trawa, chwasty, gałęzie) pochodzących z utrzymania rowów odwadniających i skarp nasypów (kod 02 01 03) oraz szlamów zawierających węglowodory ropopochodne, pochodzących z urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe, a klasyfikowanych jako odpady niebezpieczne (13 05 02*).

4. STOPIEŃ I SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH OCHRONY ŚRODOWISKA, ZAWARTYCH W DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

4.1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 1 od km 15+000 do km 18+100 objęty jest decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, która została wydana dla Wariantu 1A dla całego zadania polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź, etap II, lot A na odcinku od stacji Warszawa Zachodnia do granic województwa mazowieckiego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie dnia 22 grudnia 2009 r. Na skutek protestów samorządów, mieszkańców i organizacji pozarządowych niektóre zapisy decyzji RDOŚ zostały uchylone decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 14 kwietnia 2011 r. (znak: DOOŚidk.4201.2.2011.AŁ.5).

W przypadku, gdy zapisy zostały uchylone decyzją GDOŚ, w tabeli Tabl. 4.1 zamieszczono stosowną informację i odniesiono się do zapisów nowej decyzji.

Wszystkie zapisy zawarte w ww. decyzjach dotyczące warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, wymienione w części II decyzji środowiskowej, które można odnieść do analizowanego odcinka, zostały podtrzymane w treści niniejszego raportu. Niektóre z zapisów zostały uszczegółowione w poszczególnych rozdziałach raportu w częściach dotyczących fazy budowy. Warunki dotyczące wykorzystania terenu w fazie realizacji muszą być przestrzegane przez wykonawców robót budowlanych.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Tabl. 4.1 Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska, zawartych w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|--|--|--|
| 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 14+950 do km 15+300 po stronie północnej linii kolejowej | na odcinku od km 14+950 do km 15+100 po stronie północnej linii kolejowej | od km 14+950 do km 15+000 – Nie dotyczy analizowanego odcinka |
| na odcinku od km 15+900 do km 17+300 po stronie północnej linii kolejowej | na odcinku od km 15+900 do km 16+300 po stronie północnej linii kolejowej | od km 16+022 do km 16+077 po stronie północnej linii kolejowej Wysokość ekranu 6,1 m licząc od poziomu terenu. |
| | | na odcinku od km 16+077 do km 16+107 po stronie północnej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,9 m licząc od poziomu terenu. |
| | | na odcinku od km 16+107 do km 16+242 po stronie północnej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu. |
| | na odcinku od km 16+600 do km 17+300 po stronie północnej linii kolejowej | na odcinku od km 16+955 do km 17+023 po stronie północnej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu. |
| | na odcinku od km 17+023 do km 17+115 po stronie północnej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,3 m licząc od poziomu terenu. | |
| | na odcinku od km 17+222 do km 17+277 po stronie północnej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,9 m licząc od poziomu terenu. | |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|--|---|--|
| na odcinku od km 5+200 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej | na odcinku od km 5+200 do km 6+090 po stronie południowej linii kolejowej | Nie dotyczy analizowanego odcinka |
| | na odcinku od km 6+115 do km 6+875 po stronie południowej linii kolejowej | Nie dotyczy analizowanego odcinka |
| | na odcinku od km 6+915 do km 12+335 po stronie południowej linii kolejowej | Nie dotyczy analizowanego odcinka |
| | na odcinku od km 12+650 do km 15+100 po stronie południowej linii kolejowej | na odcinku od km 12+650 do km 15+000 po stronie południowej linii kolejowej – nie dotyczy analizowanego odcinka |
| | | na odcinku od km 15+000 do km 15+037 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu. |
| | | na odcinku od km 15+042 do km 15+075 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu. |
| | | na odcinku od km 15+081 do km 15+100 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m |
| | Nie przewidziano | na odcinku od km 15+376 do km 15+380 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4 m licząc od poziomu terenu. |
| | na odcinku od km 15+380 do km 15+820 po stronie południowej linii kolejowej | na odcinku od km 15+380 do km 15+463 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4 m licząc od poziomu terenu. |
| | | na odcinku od km 15+463 do km 15+524 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,3 m licząc od poziomu terenu. |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|--|---|---|
| | | <p>na odcinku od km 15+524 do km 15+730 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu.</p> <p>na odcinku od km 15+730 do km 15+758 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,1 m licząc od poziomu terenu.</p> |
| na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej | na odcinku od km 15+900 do km 17+500 po stronie południowej linii kolejowej | <p>na odcinku od km 15+915 do km 16+001 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,4 m licząc od poziomu terenu.</p> <p>na odcinku od km 16+001 do km 16+134 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu.</p> <p>na odcinku od km 16+134 do km 16+175 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,3 m licząc od poziomu terenu.</p> <p>na odcinku od km 16+227 do km 16+280 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,3 m licząc od poziomu terenu.</p> <p>na odcinku od km 17+071 do km 17+292 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,6 m licząc od poziomu terenu.</p> <p>na odcinku od km 17+292 do km 17+347 po stronie południowej linii kolejowej Wysokość ekranu 4,5 m licząc od poziomu terenu.</p> |
| 2. Ekranu akustyczne muszą się charakteryzować | - | W projekcie w zdecydowanej większości zaprojektowano |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| <p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie</p> | <p>Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ</p> | <p>Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100</p> |
|---|---|--|
| <p>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(niedopuszczalna 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.</p> | | <p>ekrany nieprzezroczyste typu pochłaniającego .</p> <p>Fragmenty ekranów, które zostaną wykonane z materiałów przezroczystych, będą miały nadrukowane czarne poziome pasy o szerokości 2 mm w odstępach 28-30 mm, bądź czarne poprzeczne pasy o szerokości minimum 2 cm w odległości do 10 cm od siebie, w celu ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami.</p> <p>Ekran zostały zaprojektowane w odpowiedniej kolorystyce – nie zastosowano barwy błękitnej oraz barw kolidujących z elementami sterowania ruchem.</p> <p>Ekran akustyczne pełne w niektórych miejscach, gdzie będzie to możliwe, można, obsadzić pnączami od strony zabudowy (od strony zewnętrznej).</p> |
| <p>3. Zastosowanie reduktora hałasu (OKTAGON) przy konieczności obniżenia wysokości ekranów akustycznych.</p> | | <p>W następujących lokalizacjach w ok. km 15+095, ok. km 15+670, ok. km 17+330 po stronie południowej ze względu na utrzymanie wymaganej odległości od konstrukcji trakcji konieczne jest obniżenie ekranu akustycznego do wysokości</p> |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|---|---|---|
| | | 3 m. W miejscach tych zastosowany zostanie reduktor hałasu. |
| 4. Wyciszenie torowiska przy użyciu dodatkowych rozwiązań technicznych w postaci mat antywibracyjnych w podanej poniżej lokalizacji: | | |
| stacja Pruszków, na odcinku od km 15+600 do km 16+000 | stacja Pruszków, na odcinku od km 15+600 do km 16+000 | Zastosowano maty antywibracyjne na stacji Pruszków na odcinku od km 15+600 do km 16+000 |
| 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 | | Na obiekcie mostowym nad rzeką Utratą zaprojektowano szczelny system odwodnienia. Wody opadowe będą zbierane wpustami mostowymi, a następnie systemem kanalizacji odprowadzane po podczyszczeniu do rzeki. |
| b. na obiektach, o których mowa w punkcie 5.a., zaprojektowanie urządzeń umożliwiających oczyszczanie wód opadowych spływających z torowiska z zawiesin i substancji ropopochodnych, a także urządzeń umożliwiających zatrzymanie substancji niebezpiecznych w przypadku awarii | | Wody opadowe przed zrzutem do Utraty zostaną podczyszczone w systemach urządzeń podczyszczających (separator – 1 szt.). |
| 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 | budowa przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym o wysokości 1,3 m i szerokości 1,35 m | W km 16+633 jest przepust typowo odwodnieniowy, który zgodnie z PB zostanie wyremontowany z zachowaniem istniejącej średnicy (1,0 m – 1,5 m). Ze względu na pełnioną funkcję, zagospodarowanie terenu oraz brak szlaku migracji zwierząt w tym miejscu, w |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|---|--|---|
| | | ramach ponownej oceny nie zakwalifikowano przepustu w km 16+633 jako przejścia dla płazów. Bardziej szczegółowe informacje zawarto w rozdziale 4.2. |
| w km 17+767, o wysokości 1,5 m i szerokości 2,0 m | budowa przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym o wysokości 0,9 m i szerokości 1 m | W km 17+767 jest przepust typowo odwodnieniowy, który zgodnie z PB zostanie wyremontowany z zachowaniem istniejącej średnicy (0,9 m – 1,2 m). Ze względu na pełnioną funkcję, zagospodarowanie terenu oraz brak szlaku migracji zwierząt w tym miejscu, w ramach ponownej oceny nie zakwalifikowano przepustu w km 17+767 jako przejścia dla płazów. Bardziej szczegółowe informacje zawarto w rozdziale 4.2. |
| 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 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 zwężenia szerokości koryta 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 15+350, o wysokości 2,90 m i szerokości 9,50 m, 9,50 m, 9,50 m | Ze względu na uwarunkowania terenowe i przechodzące pod mostem rurociągi oraz fakt, że obiekt będzie jedynie remontowany, most nad Utratą w km 15+350 będzie pełnił funkcję przejścia dla zwierząt małych. Obiekt będzie posiadał następujące parametry : - szerokość (światło poziome) dla mostów w ciągu torów nr 2, nr 3 i nr 4 - 9,30 m x 9,15 m x 9,30m - szerokość (światło poziome) dla mostów w ciągu torów nr1 i |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|---|--|---|
| | | nr 39 -9,24 m x 9,29 m x 9,24 m Wysokość (światło pionowe) - zmienna w przedziale 2,10 m-2,40 (Wysokość 2,50 m zostanie uzyskana poprzez obniżenie istniejącego terenu) Bardziej szczegółowe informacje zawarto w rozdziale 4.2. |
| 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 przepuście betonowych płotów 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 | c. budowa przepustów dla płazów z dnem o charakterze naturalnym w km 16+633 o wysokości 1,30 m i szerokości 1,35 m, w km 17+767 o wysokości 0,9 m i szerokości 1,0 m, w km 53+000 o wysokości 0,75 m i szerokości 1,0 m. Konieczne jest również zastosowanie przy przepuście betonowych płotów 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 | W km 16+633 i km 17+767 są przepusty typowo odwodnieniowe, które zostaną jedynie wyremontowane i nie będą pełniły funkcji przejść dla płazów. |
| 7. Strefy przejść dla zwierząt należy odpowiednio urządzić (wkomponowanie w krajobraz, osłony antyolśnieniowe, nasadzenia osłonowe) oraz ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia; w fazie eksploatacji inwestycji tunele/przejścia winny być regularnie oczyszczane np. z liści | | Most nad rz. Utratą jest naturalnie zintegrowany z ciekami. Po zakończeniu prac zostanie uporządkowany teren pod mostem i zostaną zachowane naturalne ziemne półki. Obiekt będzie pełnił funkcję przejścia dla zwierząt małych, ziemnowodnych oraz płazów. Z uwagi na niskie natężenie ruchu w porze nocnej oraz jego sporadyczny charakter na obiektach mostowych nie zostaną zaprojektowane osłony antyolśnieniowe. W projekcie budowlanym przewidziano |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|--|---|--|
| | | uwzględnienie nasadzeń zieleni niskiej naprowadzającej w rejonie mostów pełniących funkcję przejść dla zwierząt. |
| 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. | | Most nad Utratą pełni obecnie i będzie pełnił po remoncie funkcję przejścia dla zwierząt małych, ziemnowodnych oraz płazów. Bardziej szczegółowe informacje zawarto w rozdziale 4.2. |
| 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 odbudowę kanałów nie przekraczającym kąta 30 stopni. | | W systemie odwodnieniowym zaprojektowano sieć odwodnieniową składającą się z drenów, drenokolektorów, zbieraczy i kolektorów. Nie zaprojektowano korytek krakowskich i innych głębokich umocnień rowów, mogących stanowić pułapkę lub barierę dla zwierząt. |
| 13. Ochronę krajobrazu kulturowego oraz wszystkich zabytków i pamiątek po dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko – Wiedeńskiej z lat 1845-1912. | - | Przy analizowanym odcinku znajduje się zabytkowy dworzec na stacji Pruszków oraz inne obiekty związane z Koleją Warszawsko-Wiedeńską.. Inwestycja nie będzie wymagała przebudowy lub zniszczenia zabytków. |
| IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do | | |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|---|---|--|
| 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 decyzji środowiskowej RDOŚ z 22.12.2009 | | |
| <p>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 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.</p> | | <p>Na analizowanym odcinku zakaz stosowania herbicydów dotyczy mostu na rzece Utracie, czyli fragmentu od km 15+250 do km 15+450 oraz dwóch przepustów odwodnieniowych: od km 16+533 do km 16+733 i od km 17+667 do km 17+867.</p> <p>Na pozostałym odcinku stosowane środki chwastobójcze do utrzymywania torowiska i nasypów w odpowiednim stanie technicznym powinny być biodegradowalne.</p> |
| <p>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)</p> | | <p>Prace budowlane na analizowanym odcinku powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym,</p> |
| <p>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</p> | | <p>W fazie eksploatacji należy przeprowadzić monitoring mostu nad Utratą w km 15+350 pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt małych w ramach analizy porealizacyjnej. Program monitoringu powinien być przygotowany dla całego</p> |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|---|---|--|
| raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie. | | odcinka Warszawa Zachodnia – Skierniewice (Miedniewice) i na podstawie monitoringu z etapu analizy porealizacyjnej będą wskazane obiekty do monitoringu pięcioletniego z którego coroczny raport winien być przedkładany Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony środowiska w Warszawie |
| VII. Na inwestora należy nałożyć obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w poniższych zakresach: | | |
| 1) emisja hałasu kolejowego na terenach chronionych akustycznie, pod kątem zbadania 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 | - | W fazie eksploatacji należy wykonać pomiary równoważnego poziomu dźwięku w ramach analizy porealizacyjnej. W związku z powyższym wyznaczono punkty do przeprowadzenia pomiarów hałasu. Szczegółowe informacje przedstawiono w rozdziale 14 |
| 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. odpłaszaczy dźwiękowych i odbłaskowych o których mowa w punkcie III.9 i III.10, uwzględniając częstotliwości | - | Na etapie analizy porealizacyjnej należy objąć monitoringiem most nad rzeką Utartą pełniącego również funkcję przejścia dla zwierząt małych. Zastosowanie odpłaszaczy dźwiękowych lub odbłaskowych nie dotyczy analizowanego odcinka. |

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

| Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez RDOŚ w Warszawie | Wymagania dotyczące ochrony środowiska zmienione lub wprowadzone w Decyzji GDOŚ | Stopień i sposób uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska w projekcie budowlanym dla odcinka od km 15+000 do km 18+100 |
|--|---|--|
| 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 użytkowania. | | |

4.2. Identyfikacja w projekcie budowlanym odstępstw od wymagań dotyczących ochrony środowiska wraz z uzasadnieniem i oceną

W przypadku przedmiotowej inwestycji zaistniała konieczność dokonania zmian w stosunku do zapisów decyzji środowiskowej wydanej przez RDOŚ w Warszawie oraz uchylającej niektóre jej zapisy decyzji GDOŚ w następującym zakresie:

*** Lokalizacji i wysokości ekranów akustycznych**

Po szczegółowej analizie ekranów akustycznych wpisanych do decyzji środowiskowej pod kątem uwarunkowań technicznych i terenowych, stwierdzono konieczność wprowadzenia przerw w ekranach między innymi w celu zachowania zejścia z kładki dla pieszych w km 15+060, ze względu na kolizję z budynkiem nastawni w km 16+180 po stronie południowej.

Na etapie raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzono szczegółową inwentaryzację zabudowy w terenie, z uwzględnieniem zabudowy chronionej przed hałasem. Następnie wykonano analizy związane z modelowaniem propagacji hałasu w programie SoundPlan. W celu jak najlepszej ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem, zmodyfikowane, w stosunku do wymagań z decyzji środowiskowej, ekrany akustyczne wprowadzono do projektu budowlanego.

Dla zaprojektowanych w projekcie budowlanym ekranów akustycznych wykonano analizy propagacji hałasu. Zaprojektowane ekrany akustyczne zapewnią odpowiedni poziom ochrony akustycznej budynków mieszkalnych. W miejscach, gdzie nie było możliwe wykonanie ekranów ze względów technicznych lub konieczne było obniżenie ekranów, w związku z czym budynki znalazły się na granicy przekroczeń, zaproponowano wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny (punkty, w których należy wykonać pomiary hałasu wskazano w rozdziale 14 *Zalecenia dotyczące analizy porealizacyjnej*

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

W związku z powyższym w ramach raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie ekranów akustycznych konieczne są odstępstwa od decyzji środowiskowej.

*** Parametry przejścia dla zwierząt w km 15+350**

W Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawarty został zapis odnośnie wykonania przejścia dla zwierząt zintegrowanego z mostem na rzece Utracie w km 15+350 o wysokości (światło pionowe) 2,9 m oraz szerokości (światło poziome) 3 x 9,50 m (obiekt trzyprzęsłowy), które powinno umożliwiać migrację zwierząt średnich. Zapis ten został podtrzymany w Decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Po zebraniu danych stwierdzono, że obecnie obiekt ten pełni funkcję co najwyżej przejścia dla zwierząt małych (ssaków ziemnowodnych, płazów i gadów) i po modernizacji linii kolejowej nr 1 należy zachować ciągłość korytarza migracyjnego dla tych zwierząt w dolinie rzeki Utraty. Zagospodarowany obszar miejski z rozwiniętym osadnictwem i siecią ulic stanowi środowisko nieatrakcyjne dla żyjących dziko zwierząt średnich (np. sarna, dzik), a ich obecność byłaby jedynie przypadkowa i niepożądana.

W przypadku mostu nad rzeką Utratą przewiduje się remont konstrukcji nośnej i wymianę tylko elementów konstrukcji poziomej. Dlatego nie jest możliwe przy takim zakresie inwestycji wykonanie obiektu w km 15+350 o parametrach, które zapewniłyby migrację zwierząt średnich i spełniałyby wymagania decyzji środowiskowych.

Ze względu na położenie obiektu w terenie zurbanizowanym (centrum Pruszkowa), gdzie nie występują szlaki migracji zwierząt średnich, w ramach niniejszego raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko proponuję się zmianę kategorii obiektu w km 15+350 z przejścia dla średnich zwierząt na przejście dla zwierząt małych oraz akceptację parametrów obiektu, możliwych do uzyskania w ramach modernizacji linii kolejowej. Brak realizacji przejścia dla zwierząt średnich w tym miejscu nie wpłynie negatywnie na bytujące tu gatunki, dla których wystarczające będzie zachowanie przejścia dla zwierząt małych.

*** Rezygnacja z przepustu dla płazów w km 16+633**

W Decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawarty został zapis odnośnie wykonania przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym o wysokości 1,3 m oraz szerokości 1,35 m. Decyzja GDOŚ wskazała na dostosowanie przepustu do parametrów przejścia dla małych zwierząt tym samym uchyliła zapis decyzji RDOŚ.

Po zebraniu danych stwierdzono, że w tym obszarze nie przebiegają ani szlaki migracji zwierząt, ani szlaki masowych wędrówek płazów, które należałoby utrzymać. Obiekt ten zlokalizowany jest w centrum miasta Pruszkowa, częściowo na terenach o zwartej zabudowie, częściowo na terenach przemysłowych, co uniemożliwia migrację dzikich zwierząt i płazów. Ponadto w sąsiedztwie przepustu nie stwierdzono istnienia zbiorników wodnych, które mogłyby służyć bytowaniu i rozrodowi płazów.

Istniejący przepust jest typowym przepustem do odprowadzania wód deszczowych i nigdy nie umożliwiał migracji płazom, czy zwierzętom małym. Zgodnie

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

z projektem budowlanym przepust zostanie wyremontowany z zachowaniem istniejących parametrów:

- strona północna (wylot) – średnica 1,2 i 1,5 m;
- strona południowa (wlot ze studzienki) – średnica 1,0 m.

Zarówno od strony potencjalnego wlotu, jak i wylotu przepustu występują tereny o charakterze zurbanizowanym, nieatrakcyjne dla bytowania zwierząt (tereny przemysłowe, parkingi oraz zabudowa mieszkaniowa). Silna penetracja terenu przez człowieka powoduje, że przedmiotowy obszar nie jest miejscem naturalnego bytowania zwierząt (w tym płazów), a co za tym idzie nie występuje tu korytarz migracji.

Ze względu na pełnienie przez obiekt funkcji odwodnieniowej oraz jego położenie w terenie silnie zurbanizowanym, gdzie nie występują migracje płazów, w ramach niniejszego raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko wnioskuje się o odstąpienie od warunków środowiskowych zapisanych w decyzji środowiskowej i nie kwalifikowanie obiektu w km 16+633 jako przepustu dla płazów. Proponuje się, aby pozostawić ten przepust wyłącznie jako urządzenie należące do systemu odwodnienia. Brak realizacji przepustu dla zwierząt małych w tym miejscu nie wpłynie negatywnie na bytujące tu gatunki, które nie wymagają budowy specjalnych obiektów umożliwiających przedostawanie się na drugą stronę torów.

*** Rezygnacja z przepustu dla płazów w km 17+767**

W Decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zawarty został zapis odnośnie wykonania przepustu dla płazów z dnem o charakterze naturalnym o wysokości 0,9 m oraz szerokości 1,0 m. Decyzja GDOŚ wskazała na dostosowanie przepustu do parametrów przejścia dla małych zwierząt tym samym uchylła zapis decyzji RDOS, w której wskazano na konieczność przebudowy obiektu do parametrów przejścia dla zwierząt małych.

Po zebraniu danych stwierdzono, że w tym obszarze nie przebiegają ani szlaki migracji zwierząt, ani szlaki masowych wędrówek płazów, które należałoby utrzymać. Obiekt ten zlokalizowany jest niedaleko centrum miasta Pruszkowa, w sąsiedztwie terenów przemysłowych, co uniemożliwia migrację dzikich zwierząt i płazów.

Jest to stary, obecnie niedrożny obiekt, którego wylot jest od wielu lat zasypany. Zgodnie z projektem budowlanym przepust ten zostanie wyremontowany z zachowaniem istniejących parametrów. Opiswany przepust ze względu na swoją konstrukcję i parametry nigdy nie pełnił funkcji przepustu dla płazów, czy przejścia dla zwierząt. Jego lokalizacja również nie wskazuje na bytowanie płazów i dzikich zwierząt w tym rejonie.

Otoczenie przepustu nie stanowi środowiska atrakcyjnego ani dla dzikich zwierząt, ani dla płazów (w rejonie przepustu nie ma zbiorników wodnych, w których mogłyby bytować i rozmnażać się płazy). Niedrożne rowy biegnące w rejonie przepustu również nie są miejscem bytowania płazów. Natomiast dzikie zwierzęta, jako szlak swojej wędrówki wybierają tereny o charakterze mozaiki polno-leśnej oraz ciekii położone poza Pruszkowem.

Ze względu na planowany remont przepustu jako elementu systemu odwodnienia linii kolejowej oraz jego położenie w terenie zurbanizowanym, gdzie nie

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

występują migracje płazów, w ramach niniejszego raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko wnioskuje się o odstąpienie od warunków środowiskowych zapisanych w decyzji środowiskowej i nie kwalifikowanie obiektu w km 17+767 jako przepustu dla płazów. Proponuje się, aby pozostawić ten przepust wyłącznie jako urządzenie należące do systemu odwodnienia. Brak realizacji przepustu dla zwierząt małych w tym miejscu nie wpłynie negatywnie na bytujące tu gatunki, które nie wymagają budowy specjalnych obiektów umożliwiających przedostawania się na drugą stronę torów.

5. OPIS ELEMENTÓW PRZYRODNICZYCH ŚRODOWISKA, OBJĘTYCH ZAKRESEM PRZEWIDYWANEGO ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA, OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI ORAZ DZIAŁANIA OCHRONNE

5.1. Zagospodarowanie terenu i walory krajobrazowe

5.1.1. Charakterystyka obszaru

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Równiny Łowicko-Błońskiej będącej częścią składową makroregionu – Niziny Środkowomazowieckiej.

Równinę przecina szereg małych dopływów Bzury, w tym: Mroga, Skierniewka, Rawka, Pisia i Utrata. Dolina rzeki Utraty rozcina tereny Pruszkowa z południowo-wschodu na północny-zachód.

Pod względem morfologicznym rozpatrywany obszar cechuje niewielkie zróżnicowanie. Na całym odcinku trasa przebiega po terenie stosunkowo płaskim. Z uwagi na przekształcenia antropogeniczne analizowanego obszaru krajobraz wokół linii kolejowej do typu obszaru kulturowego (miejskiego). Dominują to obszary zabudowy mieszkaniowej (wielorodzinnej i jednorodzinnej) i obszary przemysłowo-usługowe.

Odcinek rozpoczyna się za centrum logistycznym „*Millennium logistic park*”, na terenie którego mieściły się Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. W km 15+060 nad torami przebiega kładka dla pieszych. Następnie do km 15+400 po południowej stronie znajduje się Park Anielin. Park przecinają Aleje Jerozolimskie, które łukiem zbliżają się do linii kolejowej, oraz ulica Poznańska, która przebiega wiaduktem najpierw nad Alejami Jerozolimskim, a następnie nad linią kolejową.

W km 15+350 linia kolejowa przechodzi mostem nad rzeką Utratą - największym ciekim wodnym przecinającym odcinek inwestycji objęty niniejszym opracowaniem. Od km 15+700 do km 15+950 zlokalizowane są perony stacji Pruszków, budynek dworca, kładka nad torami dla pieszych w km 15+750, w km 15+841 przejście podziemne dla pieszych.

Po południowej stronie torów od około km 17+000 do km 17+120 znajdują się budynki szkolne. W km 17+313 znajduje się przejazd drogowy, a przy nim skrzyżowanie ulic: Działkowej, Gomulińskiego i 36 Pułku Piechoty Legii Akademickiej. Od km 17+550 do końca objętego opracowaniem odcinka inwestycji znajdują się obszary o zagospodarowaniu rolniczym.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Natomiast po północnej stronie na odcinku od km 16+850 do 17+300 do linii kolejowej dochodzi zabudowa mieszkaniowo-usługowa. Na końcowym fragmencie odcinka objętego niniejszym opracowaniem znajdują się tereny usługowo-przemysłowe m.in. Miejski Zakład Oczyszczania w Pruszkowie.

5.1.2. Oddziaływanie na krajobraz

Linia kolejowa nr 1 Warszawa – Skierniewice funkcjonuje na tym odcinku od 1845 r. i przez ten czas zdążyła się już wpisać w krajobraz obszarów, przez które przebiega. Omawiana inwestycja polega na modernizacji istniejącej linii kolejowej i na analizowanym odcinku przebiega w zasadzie po jej obecnym śladzie, a więc nie będzie oddziaływać zarówno na formę krajobrazu, jak i percepcję przestrzeni.

Negatywny wpływ inwestycji na otaczający krajobraz będzie związany z wycinką zieleni i wprowadzeniem nowych elementów infrastruktury kolejowej.

Z elementów infrastruktury kolejowej największy wpływ na percepcję krajobrazu będą miały ekrany akustyczne. Dlatego ich wygląd jest ważny zarówno dla podróżujących koleją, jak i mieszkańców, których mają chronić przed hałasem. Ze względów estetycznych zaprojektowano ekrany akustyczne typu pochłaniającego, które można w miarę możliwości obsadzić od strony zewnętrznej pnączami tworzącymi zielen maskującą, co pozwoli na lepsze ich wkomponowanie w krajobraz. Natomiast w przypadku zamontowania ekranów przezroczystych należy pamiętać, że muszą one być widoczne dla ptaków (prążkowane, przyciemniane lub z fakturą załamującą światło). Ekrany przezroczyste nie będą zamykać całkowicie widoku na otoczenie trasy kolejowej.

5.1.3. Ochrona krajobrazu

Elementem, który istotnie wpłynie na charakter krajobrazu, są ciągi ekranów akustycznych. Dlatego należy zadbać, aby zostały one możliwie harmonijnie wkomponowane w otaczający je teren, poprzez zastosowanie naturalnych barw. W tym celu wskazane byłoby obsadzenie paneli akustycznych roślinnością maskującą.

W przypadku ekranów zlokalizowanych w rejonie zabytkowego budynku stacyjnego wskazane jest, aby zostały wykonane z tworzyw półprzezroczystych. Ważne jest, aby ekrany przezroczyste były widoczne dla ptaków, dlatego też zaleca się użycie ekranów prążkowanych, przyciemnianych lub z fakturą załamującą światło.

5.2. Budowa geologiczna i pokrywa glebowa

5.2.1. Charakterystyka obszaru

Analizowany obszar położony jest w obrębie niecki brzeźnej, a dokładnie w niecce warszawskiej stanowiącej najgłębszą, środkową część niecki brzeźnej. Jest to rozległa niecka kredowa wypełniona osadami kenozoicznymi paleogenu, neogenu i czwartorzędu, tworzącymi ciągłą pokrywę osadową. Osady kredy reprezentowane są przez piaskowce i piaski drobnoziarniste kredy dolnej oraz spękane wapienie i margle kredy górnej.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Objęty niniejszym opracowaniem odcinek linii kolejowej przechodzi przez tereny miejskie o gęstej zabudowie mieszkaniowej, usługowej oraz przemysłowej. W związku z czym na przeważającym terenie gleby zostały przekształcone przez człowieka i zaliczane są do gleb antropogenicznych. Tylko na końcowym fragmencie występują tereny o charakterze rolniczym, które stopniowo zajmowane są one przez zabudowę mieszkaniową.

5.2.2. Oddziaływanie na powierzchnie ziemi i gleby

a) Faza realizacji

Planowana inwestycja realizowana będzie na terenach zajętych pod istniejącą infrastrukturę kolejową oraz na obszarach przyległych do torowiska i obiektów kolejowych, zajętych na potrzeby realizacji inwestycji.

Budowa nowego układu torowego, ekranów akustycznych, budynku nowej nastawni będą wymagały lokalnie wymiany lub wzmocnienia gruntu. Ponadto wyremontowane zostaną dwa przepusty w km 16+633 oraz km 17+767, a także obiekt mostowy w km 15+350.

Największa ingerencja w struktury gruntu związana będzie z pracami prowadzonymi przy przejściu podziemnym dla pieszych w km 15+841. W ramach inwestycji wykonany zostanie remont istniejącej części przejścia podziemnego dla pieszych oraz zostanie ono przedłużone na północną stronę linii kolejowej. W strefie posadowienia obiektu występują piaski drobne, podatne na wystąpienie zjawiska kurzawkowego, co powoduje, że wymagane będzie obniżenie poziomu wód gruntowych nie niżej niż posadowienie istniejącego przejścia. Podczas prowadzenia prac w przypadku stwierdzenia nasypów niebudowlanych, gruntów rodzimych uplastycznionych oraz gruntów wysadzinowych do poziomu przemarzania, grunty zostaną usunięte i zastąpione zagęszczoną podsypką.

Ponadto konieczne będzie czasowe zajęcie terenu pod zaplecze budowy, bazy materiałowe (w tym hałdy kruszywa), miejsca magazynowania odpadów i drogi dojazdowe. Ich dokładna lokalizacja i powierzchnia zostanie wyznaczona na etapie projektu wykonawczego.

Niektóre zaburzenia funkcjonalne i środowiskowe będą miały charakter przejściowy, do czasu zakończenia prac budowlanych. Będą to jednak oddziaływania o dużym nasileniu, które są nie do uniknięcia przy realizacji tego typu inwestycji. Niekorzystne, okresowe oddziaływanie na powierzchnię ziemi może być wynikiem poruszania się ciężkiego sprzętu po terenie. Po pewnym czasie, zależnym od odporności gleb na degradację, może nastąpić odbudowa naturalnej struktury pokrywy glebowej.

b) Faza eksploatacji

Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania linii kolejowej jest zanieczyszczenie gruntu przez substancje przenoszone z torowiska z powietrzem oraz wodami spływającymi z torowiska i nasypu kolejowego.

Na analizowanym odcinku linia kolejowa nr 1 przebiega przez tereny miejskie, gdzie występują gleby antropogeniczne, nie mające znaczenia dla rolnictwa. Ponadto

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

są one narażone na emisje z wielu innych znaczących źródeł, jak transport samochodowy, czy obiekty przemysłowe itd.

Z uwagi na fakt, że analizowana linia kolejowa jest zelektryfikowana, niebezpieczeństwo zanieczyszczenia gleb ropopochodnymi można uznać za znikome, a zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń pyłowych i ich osiadania na powierzchni gleby za niewielki.

W stanie istniejącym oddziaływanie takie występuje na funkcjonującej linii i nie stwierdzono istotnego wpływu na grunty przylegające do torowiska. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby takie oddziaływania występowały.

5.2.3. Ochrona powierzchni ziemi oraz gleby

a) Faza realizacji

Ze względu na ochronę powierzchni ziemi oraz gleb wykonawca robót powinien odpowiednio zorganizować plac budowy i jego zaplecze oraz przygotować szczegółowy plan organizacji pracy.

W przypadku wykorzystania maszyn oraz pojazdów torowych w fazie realizacji będą one stacjonowały na wyznaczonych torach w granicach pasa kolejowego, gdzie będzie funkcjonował istniejący system odwodnienia torowiska. W celu zachowania przepustowości oraz umożliwienia przejazdu na analizowanej linii kolejowej, postoje będą krótkotrwałe. W przypadku braku wykorzystania maszyn przez dłuższy czas, będą one stacjonowały w odpowiednio zorganizowanej bazie w Skierniewicach położonej w granicach terenów kolejowych.

Natomiast w przypadku maszyn do robót, które nie mogą być wykonywane z torowiska, na terenie zaplecza budowy będzie stacjonował jedynie sprzęt drobny. W przypadku konieczności użycia cięższego sprzętu, będzie on dowożony na lawetach z istniejącej bazy serwisowo-postojowej wykonawcy robót.

Maszyny i pojazdy torowe oraz pojazdy i sprzęt mogący samodzielnie się poruszać nie będą tankowane na placu budowy. W przypadku maszyn oraz pojazdów torowych będą one tankowane w odpowiednio zorganizowanej bazie w Skierniewicach. Natomiast w przypadku pojazdów oraz sprzętu mogącego samodzielnie się poruszać, będą one tankowane na najbliższych stacjach benzynowych. Na placu budowy będzie mógł być tankowany jedynie sprzęt drobny.

Na wypadek rozlania materiałów pędnych oraz zdarzenia związanego z wydostaniem się na zewnątrz z maszyn lub pojazdów substancji zawierających olej, wykonawcy i podwykonawcy robót eksploatujący te urządzenia muszą posiadać na placu budowy odpowiednie środki ochrony ekologicznej.

Na wpływ projektowanego przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi składać się będzie również prawidłowy sposób gospodarowania ziemią próchniczną. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i zabezpieczyć do wtórnego wykorzystania. Po zakończeniu prac powinna być użyta do rekultywacji terenów przeznaczonych pod zaplecze budowy oraz pod drogi dojazdowe. Po zakończeniu prac należy uporządkować teren budowy.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

b) Faza eksploatacji

W czasie eksploatacji linii kolejowej złagodzenie jej negatywnego oddziaływania na powierzchnię ziemi oraz gleby wiąże się głównie z ograniczeniem rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń i stosowania nietrwałych (ulegających biodegradacji) herbicydów. Zgodnie z decyzją środowiskową zabrania się stosowania herbicydów w odległości 100 m od każdego mostu oraz przepustu. W przypadku objętego niniejszym opracowaniem odcinka linii kolejowej będzie to otoczenie rzeki Utraty na fragmencie od km 15+250 do km 15+450 oraz otoczenie dwóch przepustów odwodnieniowych: od km 16+533 do km 16+733 i od km 17+667 do km 17+867.

Obniżenie ryzyka zanieczyszczenia gleb związanego ze spływami wód zapewnią zaprojektowane systemy odprowadzania i oczyszczania wody opadowej z powierzchni torowiska.

5.3. Wody podziemne i powierzchniowe

5.3.1. Charakterystyka obszaru

5.3.1.1 Warunki hydrogeologiczne

Omawiany teren położony jest na terenie mazowieckiego regionu hydrogeologicznego, a dokładnie na terenie subregionu centralnego oraz rejonu mazowiecko - kujawskiego.

Rozpoznanie hydrogeologiczne w obrębie planowanej inwestycji obejmuje następujące piętra wodonośne:

- paleogeńskie i neogeńskie - związane z seriami piaszczystymi oligocenu i miocenu niecki mazowieckiej;
- czwartorzędowe w osadach piaszczysto- żwirowych.

Stopień zagrożenia głównego użytkowego poziomu wodonośnego na terenach przebiegu inwestycji jest wysoki.

Wykonane na potrzeby projektu budowlanego badania geotechniczne wykazały występowanie wody gruntowej. Jest to woda o swobodnym zwierciadle występująca w piaskach wodnolodowcowych. Ustabilizowany poziom tych wód występuje od głębokości 2,8 m p. p. t. do głębokości 3,4 m p. p. t. Jest to także obszar występowania dużych wahań poziomów wód gruntowych w zależności od intensywności opadów i roztopów wiosennych.

*** Ujęcia wód podziemnych**

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej w Pruszkowie zlokalizowanych jest kilka ujęć wód czwartorzędowych. Najbliżej położone jest ujęcie należące do Elektrociepłowni Pruszków w rejonie km 15+370 na północ od linii kolejowej w odległości około 70m. Dodatkowo istnieją ujęcia zlokalizowane w km 15+420 w odległości około 90m, w km 15+520 w odległości około 150m, w km 15+650 w odległości około 70m, w km 17+360 w odległości około 170m.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

5.3.1.2 Warunki hydrograficzne

Pod względem hydrograficznym analizowany odcinek linii kolejowej nr 1 znajduje się na obszarze zlewni Utraty, która jest częścią zlewni Bzury. Rzeka Utrata przecina linię kolejową w km 15+350 w Pruszkowie.

Ponadto w rejonie analizowanej inwestycji zlokalizowanych jest kilka większych zbiorników wodnych w Parku Anielin i Parku Potulickich, ale żaden z nich nie jest położony w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Największy układ wód powierzchniowych znajduje się w Parku Potulickich i składa się z 4 dużych stawów, dwóch małych kanałów łączących stawy, ujęcia na rzece Utracie, doprowadzalnika wody na stawach oraz budowli wodnych.

5.3.2. Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

a) Faza realizacji

Prace związane z planowanym przedsięwzięciem mogą mieć negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne.

W fazie realizacji najbardziej niebezpieczny może być wyciek związków ropopochodnych (oleje napędowe, smary, benzyny) lub innych związków chemicznych w bezpośrednim sąsiedztwie cieków oraz w miejscach obniżenia terenowych, w których stagnuje woda. W takiej sytuacji możliwe nastąpić szybkie rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń z wodami powierzchniowymi i ich migracja poprzez grunt do wód gruntowych i głębszych. Cały obszar analizowanej inwestycji jest wrażliwy na tego typu zanieczyszczenia, a dodatkowo zwiększona podatność na zanieczyszczenia dotyczy rzeki Utraty i ujęcia wód podziemnych Elektrociepłowni Pruszków nad Utratą.

Negatywne oddziaływanie również będzie związane z pracami prowadzonymi w rejonie rzeki Utraty w związku z przebudową obiektu mostowego. Po pierwsze na skutek robót powstawać będą zawiesiny zwiększające mętność wody, utrudniające przez to przenikanie światła, a w dalszej kolejności ograniczające fotosyntezę u roślin. Długotrwałe zmętnienie wody ponadto może niekorzystnie wpływać na ikrę i narybek zaburzając oddychanie.

W trakcie robót mogą występować zaburzenia stosunków wodnych w obszarze sąsiadującym z miejscem wykonywania wykopów. W przypadku wykopów tymczasowych oddziaływania te są krótkotrwałe i w zasadzie ustępują po zasypaniu wykopów i rekultywacji terenu. W większości przypadków nie będzie miało ono wpływu na jakość wód podziemnych, a zasypanie wykopu powinno spowodować ustąpienie zaburzeń. W celu ograniczenia oddziaływania roboty przy tego typu wykopach należy wykonywać w jak najkrótszym czasie i szybko rekultywować teren, oraz stosować technologie w jak najmniejszym stopniu ingerujące w struktury wodonośne.

Ponadto w przypadku przebudowy przejścia pod torami w km 15+841 ze względu na jego posadowienie w strefie występowania zjawiska kurzawkowego, przewiduje się obniżenie poziomu wody gruntowej, jednak nie niżej niż posadowienie istniejącego przejścia podziemnego. W związku z powyższym podczas wykonywania

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

prac budowlanych należy przewidzieć zabezpieczenie istniejącego obiektu przed ewentualną różnicą osiadań. Przed przystąpieniem do prac w obrębie istniejącego obiektu należy najpierw wzmocnić istniejące fundamenty i podłoże.

b) Faza eksploatacji

W związku z faktem, że linia kolejowa nr 1 Warszawa – Skierniewice jest zelektryfikowana, niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód węglowodorami ropopochodnymi jest znikome. Do gleby, a następnie wód powierzchniowych i podziemnych mogą przedostawać się jedynie smary stosowane do konserwacji rozjazdów oraz urządzeń sterujących ruchem kolejowym, które jakkolwiek nie są rozpuszczalne w wodzie, to jednak podczas opadów deszczu kropelki smaru są wybijane przez deszcz.

Należy jednak podkreślić, że na etapie eksploatacji zmodernizowanej linii kolejowej nastąpi zmniejszenie negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne ze względu na projektowany do realizacji system odwodnienia układu torowego, rozjazdów, peronów i przejazdu kolejowego. Ponadto zostaną zastosowane urządzenia podczyszczające (separatory, osadniki) wody opadowe.

5.3.3. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

a) Faza realizacji

Przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji inwestycji może zostać osiągnięte poprzez:

- odpowiednią lokalizację i organizację zaplecza budowy – obowiązkowe zastosowanie systemów odbioru i odprowadzania ścieków bytowych, a także ze względu na położenie inwestycji w obszarze wysokiego zagrożenia wód podziemnych zastosowanie szczelnej izolacji wód gruntowych (zgodnie z zapisami DŚU);
- odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego (wszelkie prace powinny być prowadzone przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób, o niskim poziomie spalin).;
- ograniczenie terenu zajętego pod plac budowy do minimum;
- właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji;
- zachowanie szczególnej ostrożności w czasie prowadzenia prac w rejonie cieków oraz ujęcia wód;
- zachowanie wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń, zwłaszcza węglowodorów ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego (wykonawca prac powinien dysponować sprzętem i środkami do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego);

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

- niedopuszczalne jest mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie zaplecza budowy;
- niedopuszczalne jest tankowanie pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach wyłożonych szczelnie płytami betonowymi;
- niedopuszczenie do zniszczenia istniejącego systemu odwodnienia bez uprzedniego wykonania nowego systemu.

Bazy materiałowe i paliwowe, parkingi, miejsca magazynowania odpadów oraz zaplecze budowy powinny być zorganizowane w miarę możliwości na terenach przekształconych antropogenicznie, poza dolinami cieków i w oddaleniu ujęcia wód Elektrociepłowni Pruszków nad Utratą.

W pierwszej kolejności należy rozważyć tereny znajdujące się w granicach pasa kolejowego. Maszyny i pojazdy torowe wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia będą stacjonowały na wyznaczonych torach, gdzie będzie funkcjonował istniejący system odwodnienia torowiska. Przewiduje się, że będą to postoje krótkotrwałe, gdyż linia kolejowa w czasie prowadzenia prac budowlanych musi być przejezdna. Jeśli maszyny nie będą wykorzystywane przez dłuższy czas, będą odjeżdżały do odpowiednio zorganizowanej bazy w Skierniewicach położonej w granicach terenów kolejowych.

W przypadku maszyn do robót, które nie mogą być wykonywane z torowiska, na terenie zaplecza budowy będzie stacjonował jedynie sprzęt drobny. Miejsce przechowywania ww. sprzętu powinno być wyłożone płytami betonowymi. W przypadku konieczności użycia cięższego sprzętu, będzie on dowożony na lawetach z istniejącej bazy serwisowo-postojowej wykonawcy robót.

Ponadto wszelki sprzęt używany do robót budowlanych musi być w dobrym stanie technicznym, co znacznie zmniejszy prawdopodobieństwo niekontrolowanych wycieków paliw i smarów do środowiska gruntowo-wodnego. Na wypadek zdarzenia związanego z wydostaniem się na zewnątrz z maszyn lub pojazdów substancji zawierających olej, wykonawcy i podwykonawcy robót eksploatujący te urządzenia muszą posiadać na placu budowy odpowiednie środki ochrony ekologicznej (np. apteczki ekologiczne).

Ze względu na charakter przewidzianych robót oraz procesów na etapie budowy powstawać będą jedynie ścieki bytowo-gospodarcze pochodzące z zaplecza i ewentualnie bazy materiałowej. Nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych. Maszyny i pojazdy torowe będą myte na specjalnie dostosowanym do tego stanowisku w bazie w Skierniewicach położonej w granicach terenów kolejowych. W przypadku sprzętu użytkowanego przez pozostałych podwykonawców będzie on odwożony na lawetach i myty w istniejących stałych bazach serwisowo-postojowych (zlokalizowanych poza terenem budowy).

Na placu budowy czyszczony będzie jedynie tłuczeń, który może być ponownie wykorzystany, przy zastosowaniu metody na sucho, w ramach której nie powstają ścieki technologiczne. Wyjątek będzie stanowił tłuczeń posiadający przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych.

Lokalizację bazy materiałowej przewidziano na poboczu torowiska na stacji Pruszków. Magazynowany będzie jedynie materiał niezanieczyszczony (czyste

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

kruszywo), wykorzystywany do prac budowlanych, którego przechowywanie nie generuje ścieków technologicznych.

W przypadku analizowanej inwestycji nie przewiduje się magazynowania odpadów z rozbiórek na placu budowy. Odpady będą wywożone bezpośrednio do bazy nawierzchniowej w Łowiczu (własność Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o. o.) i tam magazynowane w odpowiednio zorganizowanych miejscach. Na placu będą przechowywane odpady opakowaniowe – w przypadku, gdy będą to opakowania po materiałach szkodliwych dla środowiska, muszą być magazynowane w szczelnych kontenerach, specjalnie do tego przystosowanych, a następnie przekazywane do specjalistycznych firm. Niedopuszczalne jest ich przechowywanie na terenach wrażliwych pod względem przyrodniczym - terenach podatnych na skażenie gruntu wyciekami substancji niebezpiecznych, w rejonie doliny rzeki Utraty, rowów burzowych oraz terenów podmokłych.

Ścieki wygenerowane na etapie realizacji będą miały charakter okresowy. Powstające ścieki bytowe z zaplecza budowy powinny być odprowadzane do przewoźnych sanitariatów, a następnie wywożone do oczyszczalni ścieków. W ten sposób nie będą one stanowić zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Wobec powyższych działań minimalizujących zostanie zapewniona szczelna izolacja wód gruntowych na terenie całego odcinka, który leży w strefie o wysokim stopniu zagrożenia wód podziemnych.

Prace związane z przebudową obiektu mostowego nad rzeką Utratą należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i nie dopuścić do zamulenia lub zanieczyszczenia (szczególnie węglowodorami ropopochodnymi) wód w cieku. Ponadto w fazie realizacji wskazane jest zabezpieczenie brzegów Utraty przed zniszczeniami, które mogą być spowodowane działaniem ciężkiego sprzętu lub budową dróg dojazdowych.

Prowadzone prace nie wpłyną na naturalny charakter cieku wodnego oraz zostanie zagwarantowana ochrona przed zanieczyszczeniem oraz zasypaniem.

Prace przy budowie przejść podziemnych będą wymagały zabezpieczenia przed przedostaniem się wody do wykopów.

Na etapie realizacji zostanie zbudowany system odwodnienia układu torowego, przejścia dla pieszych pod torami oraz peronów na stacji Pruszków. System ten będzie funkcjonował i zabezpieczał środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniami w fazie eksploatacji, co zostało opisane poniżej.

b) Faza eksploatacji

W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych w ramach inwestycji zostanie przebudowany i ulepszony system odprowadzania wód opadowych. Na całym odcinku od km 15+000 do km 18+100 zastosowano szczelny system odwodnienia ze względu na położenie na obszarze wysokiego zagrożenia wód podziemnych.

W przypadku odcinka Stacja Pruszków zaprojektowano typowe odwodnienie przy pomocy drenów, drenokolektorów i rowów z odprowadzeniem do odbiorników

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

istniejących (rzeka Utrata, dwa istniejące przepusty). Jedynie w przypadku braku innych możliwości zaprojektowano odprowadzenie ujętej wody do gruntów.

Przed wylotem kanalizacji deszczowej do rzeki Utraty zlokalizowano separator koalescencyjny bezfiltrowy, zintegrowany z osadnikiem o średnicy zewnętrznej 1800 mm i przepustowości 3,0 l/s oraz regulator przepływu o przepustowości 3,0 l/s zabudowany w studzience z kręgów betonowych o średnicy 1200 mm.

Ponadto przed wylotem do kanału w km 16+633 oraz do rowu w km 17+767 zaprojektowano regulatory przepływu w celu ograniczenia ilości wód do wartości wymaganych przez ich Zarządców.

Pod wspornikami mostu na rzece Utracie zlokalizowano kolektory odwodnieniowe odprowadzające wodę do kolektorów poprzecznych zaprojektowanych na przyczółkach. Woda z obiektu zostanie odprowadzona do studzienek zlokalizowanych pomiędzy torami nr 1 i nr 2.

W rejonie km 16+448, gdzie jest konieczność podłączenia drenów do urządzeń chłonnych, w projekcie budowlanym zaprojektowano zastosowanie skrzynek rozsączających wody w gruncie. Skrzynka wykonana jest z polipropylenu lub polietylenu jako ażurowa rama przykryta geowłókniną filtracyjną i może być ułożona na warstwie np. tłucznia dla poprawienia rozsączania.

W celu zabezpieczenia przejścia pod torami w km 15+841 przed przesiąkaniem wód opadowych i gruntowych przez ściany zewnętrzne oraz kapilarnego podciągania wody gruntowej zaprojektowano wykonanie drenażu opaskowego wokół obiektu. Oprócz opaski drenażowej wokół ścian fundamentowych odwadniającej grunt zostanie wykonane odwodnienie powierzchniowe.

Zgodnie z zapisami decyzji środowiskowej na odcinkach linii kolejowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony mostu lub przepustu, zabrania się stosowania herbicydów na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności. Na analizowanym odcinku zakaz ten dotyczy mostu na rzece Utracie, czyli fragmentu od km 15+250 do km 15+450 oraz dwóch przepustów odwodnieniowych: od km 16+533 do km 16+733 i od km 17+667 do km 17+867. Na pozostałym odcinku stosowane środki chwastobójcze do utrzymywania torowiska i nasypów w odpowiednim stanie technicznym powinny być biodegradowalne.

5.4. Powietrze atmosferyczne i klimat

5.4.1. Charakterystyka obszaru

5.4.1.1 Warunki klimatyczne

Zgodnie z podziałem Polski na dzielnice rolniczo-klimatyczne analizowany obszar położony jest w dzielnicy środkowej. Średnia roczna temperatura powietrza wynosi ok. 7,5-8°C. Wysokości średnie roczne opadów atmosferycznych mieszczą się w przedziale 500-550 mm, przy czym w półroczu ciepłym wysokość opadów jest równa ok. 350 mm, w półroczu chłodnym zaś ok. 200 mm. Dominują wiatry zachodnie.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

5.4.1.2 Jakość powietrza atmosferycznego

Na terenie miasta Pruszkowa nie ma stacji prowadzącej pomiary zanieczyszczenia powietrza. Najbliżej położona jest stacja w Piastowie na ulicy Pułaskiego. Na podstawie prowadzonych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie w 2010 roku pomiarów stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów pyłu zawieszonego PM10 oraz benzoapirenu w pyłe PM10. Ich głównymi źródłami są niska emisja i stosowanie paliw o wysokiej zawartości popiołu w nieprzystosowanych paleniskach. Nie stwierdzono natomiast przekroczeń dopuszczalnych standardów dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu oraz ołowiu w pyłe.

5.4.2. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

a) Faza realizacji

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie zachodziła ze względu na pracę ciężkiego sprzętu. Ich ilość będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót. Budowa będzie wymagała pracy maszyn budowlanych i środków transportujących materiały budowlane. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będzie się zmieniała, zmienne więc będzie w czasie ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie tlenków azotu oraz dwutlenku siarki), pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Bezpośrednie oddziaływanie, zwłaszcza substancji pylistych, będzie dotyczyło budynków zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej oraz roślinności, zarówno naturalnej, jak i upraw polowych.

b) Faza eksploatacji

Analizowana linia kolejowa nr 1 Warszawa – Łódź jest całkowicie zelektryfikowana. Udział trakcji spalinowej jest niewielki i ogranicza się do terenów stacyjnych (lokomotywy manewrowe) oraz pociągów służbowych i drezyn.

Emisje zanieczyszczeń do powietrza będą głównie pojawiać się w postaci emisji pyłów powstałych w wyniku ścierania się wstawek hamulcowych i okładek hamulców tarczowych oraz ścierania się powierzchni tocznych szyn. Jednak ich wpływ na jakość powietrza atmosferycznego można uznać za nieistotny.

5.4.3. Ochrona powietrza atmosferycznego

a) Faza realizacji

Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. Zachowanie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy określonych w przepisach BHP zniweluje możliwe negatywne formy narażenia zdrowia i życia ludzi (pracowników wykonujących roboty) w fazie budowy. Pracownicy zgodnie z zasadami bezpieczeństwa pracy powinni być

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

zaopatrzeni w maski przeciwpyłowe, okulary ochronne, kombinezony ochronne przeznaczone wyłącznie do tego rodzaju prac.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza na etapie budowy należy :

- materiały sypkie przeładowywać i magazynować w sposób eliminujący pylenie;
- plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie;
- prowadzić wszelkie prace przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy (urządzenia i maszyny wykorzystywane przy realizacji inwestycji powinny posiadać właściwie wyregulowane silniki spalinowe, spełniające wymagania techniczne odnośnie norm dotyczących emisji spalin);
- nie przeciążać lub przeładowywać sprzętu i środków transportowych;
- podczas prowadzenia robót ziemnych i montażowo-budowlanych powodujących wzmożone pylenie, zwłaszcza w okresie bezdeszczowym należy eliminować to zjawisko poprzez zraszanie (deszczowanie) dróg dojazdowych i technologicznych.

Ponadto stosowane w czasie budowy i konserwacji obiektów farby i lakiery powinny spełniać wymogi dotyczące ograniczenia emisji lotnych związków organicznych powstających w wyniku wykorzystywania rozpuszczalników organicznych w niektórych farbach i lakierach.

b) Faza eksploatacji

Z uwagi na fakt, że linia kolejowa jest zelektryfikowana nie przewiduje się emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na ograniczenie rozprzestrzeniania się ewentualnych zanieczyszczeń pyłowych będą miały pozytywny wpływ wykonane w ramach inwestycji ekrany akustyczne.

5.5. Klimat akustyczny

5.5.1. Charakterystyka obszaru

Przebudowywany odcinek linii kolejowej Warszawa – Łódź analizowany w niniejszym raporcie przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej. Swoim zasięgiem obejmuje Miasto Pruszków oraz krótki fragment obszaru wiejskiego gminy Brwinów. Na omawianym obszarze dominuje gęsta zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, która nierzadko znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej linii kolejowej. W związku z tym klimat akustyczny w zdecydowanej większości opisywanego obszaru jest niekorzystny i już w chwili obecnej przekracza dopuszczalne normy.

W stanie istniejącym klimat akustyczny w obrębie omawianego odcinka linii kolejowej można określić jako niekorzystny. Zły stan torowiska przyczynia się do zwiększonej emisji hałasu. Konieczność zwalniania większości pociągów w obrębie stacji spowodowana ograniczeniami technicznymi także ma znaczący wpływ na

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

jakość klimatu akustycznego (działanie hamulców jest jednym z głównych źródeł hałasu w przypadku ruchu kolejowego). Dodatkowo brak zabezpieczeń akustycznych na ww. odcinku, który przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej ma także istotny wpływ na jakość życia mieszkańców.

Modernizacja linii kolejowej powinna wpłynąć korzystnie na rozkład klimatu akustycznego wokół analizowanego odcinka. Oddziaływanie w zakresie hałasu ograniczy przede wszystkim budowa ekranów akustycznych. Natomiast wymiana torowiska przyczyni się do cichszej jazdy pociągów, a przebudowa stacji Pruszków umożliwi przejazd pociągów.

5.5.2. Oddziaływanie na klimat akustyczny

a) Faza realizacji

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót oraz w jej pobliżu. Oddziaływanie w zakresie hałasu z pewnością będzie odczuwalne przez ludzi zamieszkujących budynki położone blisko terenów, na których będą prowadzone prace. Istotne jest, żeby prace te odbywały się tylko w porze dnia i w możliwie krótkim czasie.

b) Faza eksploatacji

Faza realizacji w porównaniu do fazy eksploatacji wiąże się z inną charakterystyką źródła hałasu. Jego emisja będzie spowodowana przede wszystkim przemieszczającymi się z dużą prędkością pociągami oraz hamowaniem pociągów na stacji Pruszków.

Z analizy prognoz równoważnego poziomu dźwięku wynika, że poziomy dopuszczalne w sąsiedztwie budynków mieszkalnych zlokalizowanych na terenach sąsiadujących z linią kolejową są przekroczone, zarówno w porze dnia, jak i porze nocy w stanie istniejącym oraz po realizacji inwestycji bez zabezpieczeń akustycznych. Mimo tego, że natężenie pociągów w 2010 roku oraz 2020 roku będzie zbliżone, a przewidywane składy pociągów kursujące w przyszłości po linii będą cichsze, zauważalne jest zdecydowane zwiększenie zasięgu hałasu po modernizacji. Wynika to ze znacznego zwiększenia prędkości pociągów po przebudowie linii kolejowej.

W zasięgu negatywnego oddziaływania hałasu znajdują się budynki mieszkalne zabudowy i wielorodzinnej.

W przypadku stanu istniejącego liczba budynków, które znajdują się w zasięgach oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne, jest zbliżona zarówno w porze dnia, jak i w porze nocy, ze względu na bardzo podobny rozkład izofon w obu porach doby.

W przypadku modernizacji linii kolejowej w 2020 roku przekroczenia wartości dopuszczalnych mają znacznie większy zasięg w porze nocnej (dopuszczalny poziom hałasu 56 dB) niż w porze dnia (dopuszczalny poziom hałasu 61 dB).

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

5.5.3. Ochrona klimatu akustycznego

a) Faza realizacji

Podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego związane z okresowymi przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku. Ponieważ będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian, nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem. Należy jednak tak zoptymalizować czas pracy, aby ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów, pociągów dostarczających materiały oraz maszyn. Prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej należy prowadzić tylko w porze dnia (od godziny 6:00 do godziny 22:00). Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane jak najdalej od budynków wymagających ochrony przed hałasem, sąsiadujących z przebudowywaną linią kolejową.

b) Faza eksploatacji

Prognozy wykazały, że klimat akustyczny w sąsiedztwie przebudowywanej linii kolejowej będzie niekorzystny. W związku z powyższym dla zabudowy podlegającej ochronie akustycznej konieczne będzie zastosowanie urządzeń ochrony przeciwdźwiękowej, które wyeliminują lub złagodzą negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie hałasu.

Lokalizacja ekranów akustycznych w projekcie budowlanym wynika z uwzględnienia uwarunkowań technicznych oraz terenowych. Zaprojektowane zabezpieczenia różnią się od pierwotnej wersji zaproponowanej w decyzji RDOŚ i decyzji GDOŚ.

Stwierdzono, iż w dwóch miejscach ekrany można skrócić (ze względu na brak zabudowy mieszkaniowej), natomiast w dwóch miejscach należy wydłużyć ekran (ponieważ budynki mieszkalne znajdowałyby się w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu).

Na niektórych bardzo krótkich fragmentach w projekcie przewidziano możliwość obniżenia wysokości ekranów do 3 m, co wynika z konieczności zachowania odpowiedniej odległości od trakcji (dotyczy to następujących lokalizacji ok. km 15+095, ok. km 15+670, ok. km 17+330). W miejscach tych zastosowany zostanie reduktor hałasu (oktagon).

Zdecydowana większość zaprojektowanych ekranów będzie typu pochłaniającego, z uwagi na fakt, że są one wówczas lepiej widoczne dla ptaków, co ogranicza prawdopodobieństwo ich kolizji z ekranami. W celu zamaskowania i wkomponowania ekranów w otaczający krajobraz ekrany nieprzezroczyste w miejscach, gdzie jest to możliwe, można obsadzić pnączami od strony zabudowań.

W bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego dworca na stacji Pruszków należy rozważyć, aby w miarę możliwości, ekrany zlokalizowane najbliżej budynku dworca były przezroczyste (ekrany odbijające). Ekrany tego typu muszą być widoczne dla ptaków w celu zmniejszenia ilości kolizji ptaków z konstrukcją.

W poniższej tabeli zawarto parametry ekranów akustycznych wraz z kilometrażem ich lokalizacji zgodnym z projektem budowlanym.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Tabl. 5.1 Podstawowe parametry i lokalizacja zaprojektowanych ekranów akustycznych przy przebudowywanej linii kolejowej nr 1 na odcinku Stacja Pruszków

| Kilometraż początku | Kilometraż końca | Długość [m] | Strona linii | Wysokość [m] |
|---------------------|------------------|-------------|--------------|--------------|
| 16+022 | 16+077 | 55 | północna | 6,1 |
| 16+077 | 16+107 | 30 | północna | 4,9 |
| 16+107 | 16+242 | 135 | północna | 4,6 |
| 16+955 | 17+023 | 68 | północna | 4,6 |
| 17+023 | 17+115 | 92 | północna | 4,3 |
| 17+222 | 17+277 | 55 | północna | 4,9 |
| 15+000 | 15+037 | 37 | południowa | 4,6 |
| 15+042 | 15+075 | 33 | południowa | 4,6 |
| 15+081 | 15+100 | 19 | południowa | 4,6 |
| 15+376 | 15+463 | 87 | południowa | 4,0 |
| 15+463 | 15+524 | 61 | południowa | 4,3 |
| 15+524 | 15+730 | 206 | południowa | 4,6 |
| 15+730 | 15+758 | 28 | południowa | 4,1 |
| 15+915 | 16+001 | 86 | południowa | 4,4 |
| 16+001 | 16+134 | 133 | południowa | 4,6 |
| 16+134 | 16+175 | 41 | południowa | 4,3 |
| 16+227 | 16+280 | 53 | południowa | 4,3 |
| 17+071 | 17+292 | 221 | południowa | 4,6 |
| 17+292 | 17+347 | 55 | południowa | 4,5 |

W następujących lokalizacjach w ok. km 15+095, ok. km 15+670, ok. km 17+330 po stronie południowej ze względu na utrzymanie wymaganej odległości od konstrukcji trakcji konieczne jest obniżenie ekranu akustycznego do wysokości 3 m. W miejscach tych zastosowany zostanie reduktor hałasu.

Liczba chronionych budynków, które pozostaną w zasięgu oddziaływania wynosi 10, co stanowi ok. 13% pierwotnej liczby budynków (75), które według prognoz były narażone na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu. Należy jednak zaznaczyć, że w większości przypadków budynki te znalazły się na granicy negatywnego oddziaływania. Biorąc pod uwagę niepewność pomiarową towarzyszącą obliczeniom modelowym hałasu można przyjąć, że ewentualne przekroczenia nie będą znaczne i będą oscylowały w okolicy wartości dopuszczalnych.

Ze względu na prognozowane w niektórych miejscach przekroczenia poziomu dopuszczalnego równoważnego poziomu dźwięku proponuje się, aby na etapie analizy porealizacyjnej w sąsiedztwie wybranych budynków wykonać pomiary

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

równoważnego poziomu dźwięku. Lokalizację punktów, w których należy wykonać pomiary w ramach analizy porealizacyjnej, przedstawiono w rozdziale 14 *Zalecenia dotyczące analizy porealizacyjnej*

Na etapie analizy porealizacyjnej nastąpi również weryfikacja skuteczności zaprojektowanych ekranów akustycznych. Wyniki pomiarów hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania się dźwięku, pozwolą określić zasięgi rzeczywistego oddziaływania linii kolejowej w zakresie klimatu akustycznego.

5.6. Drgania

5.6.1. Oddziaływanie w zakresie drgań

Negatywne oddziaływanie w zakresie drgań może wystąpić zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji. W okresie realizacji będzie to związane z pracą ciężkich maszyn na terenie przedsięwzięcia, natomiast w przypadku eksploatacji będą to drgania powstające w wyniku transportu kolejowego. Generowane są one na styku koła z szyną i przenoszone poprzez nawierzchnię i podtorze na sąsiednie budynki oraz ludzi znajdujących się w nich.

a) Faza realizacji

W trakcie budowy emisja drgań związana będzie przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu (zwłaszcza takiego, w przypadku którego wibracje są czynnikiem roboczym, celowo wprowadzanym do urządzeń). Zasięg i skala oddziaływania jest trudna w tym przypadku do określenia z uwagi na mnogość czynników decydujących o rozprzestrzenianiu się drgań mechanicznych.

W fazie budowy drgania mogą dotyczyć budynków położonych w odległości do 20 m od terenu robót.

b) Faza eksploatacji

Na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla odcinka Warszawa Zachodnia – granica województwa mazowieckiego przeprowadzono badania poziomów drgań, które dotyczyły budynków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie torów linii kolejowej Warszawa – Skierniewice. Badane budynki znajdowały się w odległości około 100 – 200 m od osi skrajnego toru. Na podstawie powyższych pomiarów nie stwierdzono dopuszczalnego przekroczenia przyspieszeń drgań.

5.6.2. Minimalizacja wpływu drgań

a) Faza realizacji

Nie przewiduje się, aby prowadzone prace modernizacyjne miały negatywny wpływ na otaczające budynki. Aby maksymalnie ograniczyć oddziaływanie w zakresie drgań na etapie realizacji inwestycji w miarę możliwości w rejonach zabudowanych należy ograniczyć pracę urządzeń mogących wywoływać potencjalnie znaczące drgania.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

b) Faza eksploatacji

Po uzyskaniu wyników pomiarowych nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego przyspieszenia drgań jednakże zaleca się ich minimalizację na etapie eksploatacji. Podstawowym zjawiskiem generowania drgań wzdłuż linii kolejowej związany jest nieregularna geometria koła. Środkiem łagodzącym tego typu oddziaływanie może być unowocześnienie taboru kolejowego, który będzie stopniowo wprowadzany po modernizacji linii kolejowej.

Na omawianym odcinku, na fragmencie od km 15+600 do km 16+000 zaprojektowano zgodnie z zapisami decyzji środowiskowej maty antywibracyjne. Stanowią one barierę minimalizującą rozprzestrzenianie się wibracji z nawierzchni do podtorza, a dalej na sąsiednie budynki w pobliżu linii kolejowej. Maty zostaną ułożone pod torami głównymi linii nr 1 w obrębie dworca kolejowego w Pruszkowie.

5.7. Przyroda ożywiona

5.7.1. Charakterystyka obszaru

5.7.1.1 Flora

Omawiany odcinek linii kolejowej przebiega praktycznie w całości przez tereny miejskie Pruszkowa. Z linią kolejową sąsiadują tereny zabudowy mieszkaniowej oraz tereny przemysłowe, na których dominuje roślinność synantropijna. Zbocza nasypów kolejowych porośnięte są roślinnością ruderalną.

Występują również tereny zwartej zieleni miejskiej. Należy tu wyróżnić obszar wzdłuż doliny rzeki Utarty z Parkiem Anielin oraz Parkiem Potulickich. Drzewostan parków jest urozmaicony. Występują to cenne gatunki drzew o rozmiarach pomnikowych: topole białe (*Populus alba*), topole szare (*Populus canescens*), modrzewie europejskie (*Larix decidua*), olsze czarne (*Alnus glutinosa*), wiązy szypułkowe (*Ulmus laevis*) i jesiony wyniosłe (*Fraxinus excelsior*). Natomiast ze zbiorowisk roślinnych charakterystyczne są turzycowiska i trzcinowiska z domieszką szuwaru szerokopalkowego na terenach wyplaceni wód stojących i płynących.

W sąsiedztwie analizowanego odcinka linii kolejowej nie stwierdzono występowania siedlisk roślinnych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej oraz chronionych gatunków roślin i grzybów.

5.7.1.2 Fauna

Inwestycja w większości przebiega przez tereny miejskie, na których występują zwierzęta terenów antropogenicznych. Są to gatunki, które przywykły do obecności człowieka i radzą sobie w warunkach miejskich. Zwierzęta żyjące dziko nie występują na omawianym odcinku linii kolejowej, a ich obecność jest przypadkowa i nie jest pożądana. Z uwagi na silnie rozwinięte osadnictwo, sieć dróg i wygradzenia terenów w mieście, obszar ten nie jest dla nich atrakcyjny.

Większa różnorodność fauny na omawianym terenie wiąże się jedynie z położonym na początku odcinka ciągiem ekologicznymi związanym z rzeką Utratą i jej dopływami oraz terenami zieleni miejskiej (Park Anielin, Park Potulickich).

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Prowadzona w okresie jesiennym 1998 r. inwentaryzacja fauny występującej na terenie Parku Potulickich wykazała, że największą grupę zwierząt stanowią tu ptaki.

Ssaki na terenach zielonych są reprezentowane przez wiewiórki (*Sciurus vulgaris*), krety (*Talpa europaea*), piżmaka (*Ondatra zibethicus*) i łasicowate (*Mustelidae*). Nie stwierdzono występowania zwierząt większych oraz gatunków zagrożonych. Spośród herpetofauny obserwowano jaszczurkę zwinkę (*Lacerta agilis*) oraz płazy np. żabę trawną (*Rana temporaria*).

Na analizowanym terenie występuje szlak migracji o charakterze ponadlokalnym wzdłuż rzeki Utraty, która przecina linię kolejową około km 15+350. Dolina rzeki Utraty stanowi jedną z niewielu tras umożliwiających przemieszczanie się zwierząt pomiędzy południową, a północną częścią miasta. Jednak funkcjonowanie korytarza ekologicznego wzdłuż rzeki jest ograniczane poprzez wysoki stopień antropogenizacji jej brzegów. Na odcinku miejskim w Pruszkowie szlak ten wykorzystywany jest przez małe ssaki, gady, płazy oraz bezkręgowce. Obszar ten objęty jest ochroną w ramach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

5.7.2. Oddziaływanie na przyrodę ożywioną

5.7.2.1 Flora

a) Faza realizacji

Wpływ modernizacji analizowanego odcinka linii kolejowej na szatę roślinną w fazie realizacji będzie ograniczony do czasowego zniszczenia powierzchni czynnej biologicznie w rejonie przebudowy obiektu mostowego nad rzeką Utratą i na terenach zajętych pod zaplecze budowy.

Realizacja inwestycji nie będzie wiązała się ze zniszczeniem fragmentów siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej oraz chronionych gatunków roślin i zwierząt.

W związku z prowadzeniem prac budowlanych oraz funkcjonowaniem zaplecza budowy i dróg dojazdowych może dojść do zagęszczenia gruntów i pylenia. Będą to jednak zjawiska o charakterze krótkotrwałym i przemijającym, nie mające większego znaczenia dla przylegających do nasypu kolejowego zbiorowisk roślinnych.

Kolejne oddziaływanie projektowanej inwestycji będzie związane z wycinką drzew (40 sztuk) i krzewów, wchodzących w kolizję z projektowanymi rozwiązaniami lub stwarzających zagrożenie dla ruchu kolejowego.

b) Faza eksploatacji

Linia kolejowa nr 1 Warszawa – Łódź w granicach województwa mazowieckiego, w tym na odcinku od km 15+000 do km 18+100, funkcjonuje od 1845 roku. Ze względu na upływ czasu w przypadku tak długo funkcjonującej linii trudno jest mówić o fragmentacji biotopów, czy siedlisk. Nie będzie to również problemem w przypadku prowadzonych prac modernizacyjnych, gdyż nie przewiduje się zajętości nowych terenów. Ponadto wpływ zelektryfikowanej linii kolejowej na szatę roślinną występującą w jej sąsiedztwie jest niewielki.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

W związku z powyższym oddziaływanie modernizowanej linii na szatę roślinną na etapie eksploatacji będzie dotyczyło terenu znajdującego się pasie kolejowym. Dlatego funkcjonowanie linii kolejowej będzie wiązało się z ewentualnymi wycinkami drzew i krzewów w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Ponadto na etapie eksploatacji w ramach prac utrzymaniowych stosowane są na linii kolejowej herbicydy chwastobójcze. W przypadku aplikowania dozwolonych dawek, nie są one szkodliwe dla ludzi i zwierząt. Są one rozkładane przez drobnoustroje znajdujące się w glebie i w wodzie, jednakże w niewłaściwy sposób użytkowane herbicydy mogą powodować zagrożenie dla zbiorowisk roślinnych znajdujących się w otoczeniu torowiska, jak i w dość dużej odległości od niego. Na analizowanym odcinku brak jest stanowisk chronionych bądź zagrożonych wyginieniem roślin położonych na tyle blisko torów, aby stosowanie tych środków mogło im zagrażać.

5.7.2.2 Fauna

a) Faza realizacji

Realizacja inwestycji będzie się wiązać ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu i co za tym idzie znacznym wzrostem hałasu w okolicy. Jednakże inwestycja przebiega przez tereny miejskie, gdzie nie występują dzikie zwierzęta, dla których hałas w tej fazie mógłby być problemem. Zwierzęta bytujące na terenach miejskich są przyzwyczajone do tego typu dźwięków.

Wycinka drzew przeprowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od początku marca do końca sierpnia.

b) Faza eksploatacji

Omawiany w niniejszym raporcie odcinek od km 15+000 do km 18+100 przebiega przez tereny zurbanizowane, gdzie nie występują dzikie zwierzęta. Natomiast zwierzęta bytujące na opisanym obszarze przywykły do infrastruktury stworzonej przez człowieka i doskonale radzą sobie w warunkach miejskich. Tylko na początku analizowanego odcinka z linią kolejową krzyżuje się szlak migracji zwierząt przebiegający wzdłuż rzeki Utraty. W tym miejscu zlokalizowany jest obiekt mostowy, który wykorzystują do swoich wędrówek małe ssaki, gady oraz płazy. Tereny zwartej zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej w Pruszkowie położone w otoczeniu linii kolejowej uniemożliwiają jakąkolwiek migrację zwierząt dużych i średnich.

W przypadku ptaków podwyższone ryzyko kolizji powstaje w wyniku obecności w bezpośrednim sąsiedztwie torów wysokiej roślinności, zwłaszcza krzewiastej lub zielnej. Niektóre gatunki ptaków mogą wykorzystywać zarośnięte miejsca w rejonie torowiska do gnieźdzenia się, przez co wzrasta możliwość ich kolizji z pociągami. Natomiast ptaki drapieżne (a także muchołówki i gąsiorki) korzystają w wielu miejscach ze słupów trakcyjnych jako czatowni, gdyż stanowią one najbardziej atrakcyjne miejsca polowania. Jako pokarm mogą wykorzystywać również padlinę znajdującą na torach, co zwiększa ryzyko śmiertelności w wyniku kolizji z pociągiem. Ponadto przelatujące ptaki mogą rozbijać się o przeszkody, np.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

elementy konstrukcji mostowych lub sieci trakcyjne, ekrany akustyczne. Ryzyko to jest istotne w dolinach rzecznych, stanowiących trasy migracji ptaków. Należy zaznaczyć, że sieć trakcyjna sama w sobie nie stanowi zagrożenia dla ptaków, ponieważ nie istnieje możliwość porażenia prądem nawet w przypadku fizycznego kontaktu z przewodami napowietrznej sieci trakcyjnej.

Modernizacja linii kolejowej nr 1 będzie uwzględniała również zmianę systemu odwodnienia. Nie przewiduje się jednak zastosowania umocnień rowów w postaci tzw. korytek krakowskich, dlatego nie przewiduje się wzrostu śmiertelności płazów i innych drobnych zwierząt na etapie eksploatacji.

5.7.3. Ochrona przyrody ożywionej

5.7.3.1 Flora

a) Faza realizacji

Na etapie realizacji inwestycji należy ograniczać przestrzenne zagospodarowanie i przekształcenie środowiska przyrodniczego do niezbędnego minimum:

- w rejonie doliny rzeki Utraty należy zawęzić pas budowy, aby ograniczyć bezpośrednio zniszczenie zbiorowisk roślinnych w rejonie przedsięwzięcia;
- nie wykraczać frontem robót i ciężkim sprzętem poza ustalone granice pasa kolejowego;
- zoptymalizować lokalizację tras dojazdowych do miejsca budowy;
- zabezpieczyć roślinność przeznaczoną do zachowania;
- nie składować materiałów budowlanych w pobliżu drzew;
- nie parkować i unikać poruszania się pojazdów i ciężkiego sprzętu w pobliżu drzew oraz ich systemu korzeniowego;
- nie dopuścić do palenia ognisk, gromadzenia śmieci, wyrzucania i wylewania innych szkodliwych substancji w pobliżu drzew i cieków.

W przypadku drzew nieprzeznaczonych do wycinki, w bezpośrednim sąsiedztwie których prowadzone będą prace budowlane należy: wykonać zabezpieczenia mające na celu ich ochronę przed uszkodzeniami mechanicznymi, zrezygnować ze składowania w ich sąsiedztwie materiałów budowlanych, ręcznie prowadzić wszystkie prace w obrębie brył korzeniowych, rozłożyć warstwę urodzajnej po zakończeniu inwestycji.

W pasie kolejowym, ze względów bezpieczeństwa, nie jest wskazane wykonywanie nowych nasadzeń.

Ponadto należy się spodziewać, że roślinność występująca wzdłuż rzeki Utraty, w wyniku prowadzonych prac związanych z przebudową obiektu mostowego, ulegnie w większości zniszczeniu. W związku z powyższym proponuje się przy tym obiekcie wykonanie renaturalizacji szaty roślinnej w zakresie zniszczonym podczas robót.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

b) Faza eksploatacji

Zgodnie z zapisami decyzji środowiskowej na odcinkach linii kolejowej krzyżujących się z ciekami po 100 m z każdej strony mostu lub przepustu, zabrania się stosowania herbicydów na rzecz koszenia lub ręcznego usuwania roślinności. Na analizowanym odcinku zakaz ten dotyczy mostu na rzece Utracie, czyli fragmentu od km 15+250 do km 15+450 oraz dwóch przepustów odwodnieniowych: od km 16+533 do km 16+733 i od km 17+667 do km 17+867. Na pozostałym odcinku stosowane środki chwastobójcze do utrzymywania torowiska i nasypów w odpowiednim stanie technicznym powinny być biodegradowalne.

5.7.3.2 Fauna

a) Faza realizacji

W czasie robót budowlanych należy zabezpieczyć teren w taki sposób, aby nie dopuścić do wtargnięcia zwierząt na obszar, gdzie wykonywane będą roboty budowlane. Zwierzęta, które przedostaną się na teren budowy należy wyłapać i przenieść poza rejon objęty inwestycją, w miejsca dogodne do ich bytowania.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na ptaki w fazie jej realizacji wycinkę należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od początku marca do końca sierpnia.

b) Faza eksploatacji

Ryzyko zderzenia ptaków z ekranem jest minimalne z uwagi na to, że przeważająca część ekranów to ekrany nieprzeźroczyste typu pochłaniającego. Ekrany odbijające (przeźroczyste) zaprojektowano tylko w wyjątkowych sytuacjach. Jednak należy podkreślić, że ekrany tego typu muszą być widoczne dla ptaków (prążkowane, przyciemniane lub z fakturą załamującą światło).

Po zebraniu danych przyrodniczych dotyczących obszaru miasta Pruszkowa oraz przeprowadzeniu wizji w terenie i analizie zagospodarowania terenu w otoczeniu Stacji Pruszków stwierdzono, że na etapie eksploatacji linii kolejowej nr 1 należy zachować ciągłość korytarza migracyjnego w dolinie rzeki Utraty i dostosować obiekt mostowy w km 15+350 do migracji małych zwierząt, w tym ssaków ziemnowodnych, gadów oraz płazów, które mogą bytować na większych terenach zieleni miejskiej. Przedmiotowy obiekt mostowy pełni obecnie i pożądane jest, aby pełnił również po modernizacji funkcję przejścia dla zwierząt małych. Średnie i duże zwierzęta dziko żyjące nie występują na omawianym obszarze, a ich obecność byłaby jedynie przypadkowa i niepożądana. Z uwagi na silnie rozwinięte osadnictwo, sieć dróg i ulic oraz wygradzenia terenów, obszar ten nie jest dla nich atrakcyjny. Ponadto od strony północnej, bezpośrednio poza mostem, znajduje się zakład przemysłowy – Elektrociepłownia Pruszków.

W przypadku mostu nad rzeką Utratą przewiduje się remont konstrukcji nośnej i wymianę tylko elementów konstrukcji poziomej. Nie jest możliwe przy takim zakresie inwestycji wykonanie obiektu w km 15+350 o parametrach, które zapewniłyby migrację zwierząt średnich (np. sarna, dzik). Dodatkowo istniejące

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

zagospodarowanie pod obiektem zdecydowanie obniża jego walory jako przejścia dla zwierząt – ciąg pieszych i cztery rurociągi. Rurociągi są wykonane na powierzchni terenu, stanowią element infrastruktury odstraszały zwierzęta.

W przypadku obiektów w km 16+633 oraz w km 17+767 przeprowadzona na obecnym etapie analiza wykazała, że w tym obszarze nie przebiegają szlaki migracji zwierząt, w tym szlaki masowych wędrówek płazów, które należałoby utrzymać. Obiekty te zlokalizowane są praktycznie w centrum miasta Pruszkowa, na terenach o zwartej zabudowie lub na terenach przemysłowych, co uniemożliwia migrację dzikich zwierząt i płazów. W rejonie linii kolejowej nie stwierdzono również zbiorników, które mogłyby stanowić miejsce rozrodu płazów. Obecność dzikich zwierząt na tym obszarze może być tylko przypadkowa i nie jest pożądana z uwagi na szereg zagrożeń dla nich.

Powyższe uwarunkowania oraz pełnienie funkcji odwodnieniowych powodują, że obiekt ten nie będzie spełniał roli przepustu dla płazów, stąd też w ramach raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko wnioskuje się, aby pozostawić ten przepust wyłącznie jako urządzenie należące do systemu kanalizacji deszczowej.

Podobna sytuacja dotyczy przepustu w km 17+767. Jest to stary, niedrożny obiekt, którego wylot jest od wielu lat zasypany. Opisany przepust ze względu na swoją konstrukcję i parametry nigdy nie pełnił funkcji przejścia dla zwierząt. Jego lokalizacja również nie wskazuje na bytowanie płazów i dzikich zwierząt w tym rejonie.

Przedstawiony powyżej obszar nie stanowi środowiska atrakcyjnego ani dla dzikich zwierząt, ani dla płazów. Niedrożne rowy biegnące w rejonie przepustu również nie są miejscem bytowania płazów. Natomiast dzikie zwierzęta, jako szlak swojej wędrówki wybierają tereny o charakterze mozaiki polno-leśnej oraz cieków położone poza Pruszkowem. Na przedmiotowym obszarze żerują głównie takie gatunki, jak pies, kot, lis, mysz, czy szczur, dla których przejścia dla zwierząt z uwagi na dużą mobilność oraz mniejszą lub większą akceptację obecności człowieka nie są konieczne. W związku z powyższym w ramach raportu ponownej oceny oddziaływania na środowisko wnioskuje się o odstępstwo od zapisów decyzji środowiskowej i o nie kwalifikowanie obiektu w km 17+767 jako przepustu dla płazów i przeprowadzenie w ramach analizowanej inwestycji jedynie remontu tego obiektu jako elementu systemu odwodnienia linii kolejowej.

5.7.4. Nadzór przyrodniczy

Zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia niezbędny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji w zakresie prawidłowego zabezpieczenia i organizacji placu budowy oraz ochrony chronionych gatunków zwierząt (przede wszystkim w dolinie rzeki Utraty) oraz właściwego wykonania urządzeń ochrony środowiska.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

5.8. Obszary chronione na podstawie odrębnych przepisów, w tym obszary Natura 2000

5.8.1. Charakterystyka obszarów chronionych

W rejonie analizowanego docinka linii kolejowej nr 1 znajdują się następujące obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (podano najmniejszą odległość od projektowanej inwestycji):

- * **Obszary Natura 2000 (Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty):**
 - Puszcza Kampinoska- (PLC140001) – ponad 11,5 km od inwestycji;
- * **Parki narodowe**
 - Kampinoski Park Narodowy – granica otuliny parku oddalona jest o około 7 km od inwestycji, granice samego parku przebiegają ponad 11 km od inwestycji.
- * **Obszary chronionego krajobrazu**
 - Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu - analizowana inwestycja na długości około 85 m (km 15+280 – km 15+365) przecina obszar Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, który zlokalizowany jest wzdłuż doliny rzeki Utraty.

Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu zostały utworzony w 1997 r. Warszawski OChK to układ powiązanych ze sobą obszarów w województwie mazowieckim, wyróżniających się pod względem krajobrazowym, o zróżnicowanych ekosystemach, cennych ze względu na możliwość zaspokojenie potrzeb turystycznych i rekreacyjnych lub stanowiących korytarze ekologiczne.

Na terenie Pruszkowa Warszawski OChK związany jest z doliną rzeki Utraty oraz przylegającymi do niej terenami zielonymi (obszary łąkowe, lasy, Park Potulickich, Park Anielin).

- * **Rezerwaty przyrody**
 - Wolica– położony około 5,5 km od km 18 +100 w stronę północną
 - Stawy Raszyńskie– oddalony o około 6,5 km od km 15+000 w stronę południową

Rezerwat Stawy Raszyńskie zlokalizowany jest na południowy-wschód od Pruszkowa, w gminie Raszyn. Rezerwat położony jest w środkowej części zlewni rzeki Raszynki, która stanowi prawy dopływ Utraty już na terenie Pruszkowa. Rezerwat ten oraz rzeka Raszynka mają istotne znaczenie dla objętego niniejszym opracowaniem obszaru, ponieważ wzdłuż tego ciek przebiega korytarz ekologiczny o ponadlokalnym znaczeniu.

- Parów Sójek - około 5 km od końca opracowania;

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

- Rezerwat im. Bolesława Hryniewieckiego - około 4,8 km od końca opracowania;
- Zaborów im. Witolda Tyrakowskiego - około 5,7 km od końca opracowania.

*** Pomniki przyrody**

- Topola szara (obwód pnia 435 cm) – ul. 3 Maja 8 (w ok. km 15+050) - około 100 m od inwestycji;
- Topola biała (obwód pnia 540 cm) – ul. 3 Maja 8 (w ok. km 15+100) - około 100 m od inwestycji;
- Topola szara (obwód pnia 540 cm) – na wprost budynku przy ul. 3 Maja 2 (w ok. km 15+100) – około 20 m od inwestycji.

5.8.2. Oddziaływanie na obszary chronione

a) Faza realizacji

Analizowana inwestycja nie wchodzi w kolizję ze zidentyfikowanymi w jej pobliżu parkiem narodowym, rezerwatami przyrody oraz obszarami Natura 2000. Natomiast na odcinku od km 15+280 do km 15+365 przecina się z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu przebiegającym wzdłuż doliny rzeki Utraty.

Przy odpowiednim zabezpieczeniu miejsca budowy, właściwej organizacji prac nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji oddziaływała na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu. Nad prawidłowym przebiegiem prac oraz odpowiednim zabezpieczeniem placu budowy czuwać będzie nadzór przyrodniczy.

b) Faza eksploatacji

Kierując się kryterium odległościowym można wykluczyć oddziaływanie pośrednie inwestycji na Kampinoski Park Narodowy, rezerwaty przyrody, czy obszar Natura 2000.

Objęty niniejszym opracowaniem odcinek linii kolejowej nr 1 przecina się na odcinku od km 15+280 do km 15+365 z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (przebiegającym wzdłuż doliny Utraty). Należy jednak zauważyć, że linia kolejowa nr 1 Warszawa – Skierniewice funkcjonuje na tym odcinku od 1845 r. i przez ten czas zdołała się już wpisać w krajobraz obszarów, przez które przebiega.

Eksploatacja linii kolejowej wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń różnego pochodzenia. Jednak budowa sprawnego systemu odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi (separatory, osadniki) pozwoli na ograniczenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w stosunku do stanu istniejącego. Poprawi to również sytuację w przypadku poważnej awarii.

5.8.3. Minimalizacja oddziaływania na obszary chronione

a) Faza realizacji

Minimalizacja oddziaływania linii kolejowej nr 1 na Warszawski OChK na etapie budowy polegać będzie na odpowiednim zabezpieczeniu placu budowy oraz

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

organizacji pracy. Należy ograniczyć zajętą powierzchnię pod teren budowy do pasa kolejowego. Należy unikać:

- niszczenia roślin, które znajdują się poza terenem inwestycji i nie są przeznaczone do wycinki;
- zanieczyszczenia wód powierzchniowy (rzeki Utraty) i podziemnych. Prowadzone prace nie powinny wpłynąć na stałe zmiany stosunków wodnych.

b) Faza eksploatacji

Na etapie eksploatacji przewiduje się zmniejszenie oddziaływania opisywanej linii kolejowej na dolinę rzeki Utraty. Będzie to wynikało z poprawy możliwości migracji zwierząt. Zmniejszy się również oddziaływanie na wody powierzchniowe dzięki przebudowie systemu odprowadzania wód opadowych wraz z urządzeniami podczyszczającymi (separatory, osadniki). Modernizacja linii kolejowej poprawi bezpieczeństwo na analizowanym odcinku, co zmniejszy ryzyko poważnej awarii. Modernizacja linii kolejowej, mimo zwiększenia prędkości pociągów, zminimalizuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii poprzez budowę systemu sterowania ruchem.

5.9. Obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne

5.9.1. Opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami

*** Obiekty wpisane do rejestru zabytków**

Planowana inwestycja nie wchodzi w kolizję z żadnym obiektem zabytkowym wpisanym do rejestru zabytków. Przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie Zespołu zabudowań dworca kolejowego w Pruszkowie (nr w rejestrze zabytków 778), obejmującego Dworzec kolejowy, wieżę ciśnień i budynek gospodarczy z 1924 roku.

Niedaleko początku odcinka (ok. 150 m) znajdują się tereny byłych Zakładów Naprawy Taboru Kolejowego w Pruszkowie (lata 1895/1924/1943), gdzie ochronie podlegają poszczególne budynki, charakterystyczny liniowy układ przestrzenny wraz z układem torowisk i ciągów pieszych oraz fragment bocznicy kolejowej. Obszar ten pełnił funkcję obozu przejściowego podczas II wojny światowej (nr rejestru: A-1).

Do ewidencji zabytków wpisany jest Przystanek Osobowy Pruszków należący do zespołu przystanków kolejowych i wiat na Lini Grodziskiej.

Ponadto w dalszej odległości od linii kolejowej znajdują się budynki wpisane do ewidencji zabytków, między innymi kamienica na ulicy Majowej 12, czy zabudowa na ulicy Stalowej i ulicy Kościuszki.

*** Stanowiska archeologiczne**

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie oddziaływania na środowisko z etapu uzyskiwania decyzji środowiskowej, uzyskanymi na podstawie AZP, inwestycja nie koliduje z żadnym stanowiskiem archeologicznym. Najbliżej położone

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

jest stanowisko archeologiczne nr 58-64/11, które jest oddalone o około 100 m od inwestycji.

5.9.2. Oddziaływanie na obiekty zabytkowe i stanowiska archeologiczne

W zasięgu bezpośredniego oddziaływania planowanych prac modernizacyjnych nie znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską. W sąsiedztwie modernizowanego odcinka linii kolejowej zlokalizowany jest zabytkowa zabudowa dworca kolejowego obejmująca budynek dworca, wieżę ciśnień oraz budynek gospodarczy. Przy zachowaniu odpowiedniej technologii prac generującej drgania w minimalnym zakresie na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na wspomniane obiekty.

W celu minimalizacji drgań w trakcie eksploatacji linii kolejowej na wysokości dworca kolejowego zaprojektowano budowę mat antywibracyjnych pod torami. Przewiduje się eksploatacja linii kolejowej po modernizacji nie będzie miała na niego niekorzystnego wpływu. Jedynie budowa ciągu ekranów akustycznych może wpłynąć na odbiór wizualny dworca.

Ponadto w fazie realizacji inwestycji nie przewiduje się kolizji ze stanowiskami archeologicznymi. Niemniej jednak należy zauważyć, że każda ingerencja w strukturę gruntu wiąże się z nieodwracalną destrukcją istotnych nośników informacji historycznych, takich jak układy stratygraficzne nawarstwień i obiektów, również w kontekście wydobywania zabytków kultury materialnej. W przypadku ujawnienia jakichkolwiek znalezisk archeologicznych, w tym również na terenach, na których AZP nie wskazuje stanowisk archeologicznych, należy niezwłocznie zawiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie oraz odpowiednio Urząd Miasta w Pruszkowie lub Urząd Gminy Brwinów, a także zabezpieczyć znalezisko w miejscu ujawnienia i wstrzymać mogące je uszkodzić roboty do czasu wydania odpowiednich zarządzeń.

5.9.3. Założenia do ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków

*** Obiekty zabytkowe**

Analizowana inwestycja nie koliduje bezpośrednio i nie powoduje konieczności zniszczenia obiektów wpisanych do rejestru zabytków województwa mazowieckiego. Obejmuje remont peronu na stacji Pruszków, wpisanego do ewidencji miasta. Remont polegać będzie na odnowieniu peronu oraz wyposażeniu w elementy małej architektury tj. śmietniki, tablice informacyjne itd.

Wszelkie prace budowlane prowadzone przy zabytku lub w jego otoczeniu wymagają pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie zgodnie z art. 36 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Celem minimalizacji oddziaływania należy lokalizację placu budowy zaplanować tak, aby nie magazynować materiałów i odpadów oraz nie lokalizować parkingów, baz paliwowych i zaplecza budowy w rejonie obiektów zabytkowych, co wyeliminuje zagrożenie związane z drganiem podłoża oraz pyleniem. Ponadto należy ograniczyć

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

prace ziemne i przejazdy ciężkiego sprzętu w rejonie zabytków. Wskazane jest również zabezpieczenie zabytku na etapie budowy w miarę możliwości poprzez jego osłonięcie np. postawienie tymczasowego ekranu osłonowego oraz odpowiednie oznakowanie terenu wokół obiektu.

Jednocześnie warto dodać, że doświadczenia z przebudowy układów torowych przy innych zabytkowych stacjach (m.in. na linii kolejowej nr 1 w województwie łódzkim) nie wykazały, aby prowadzone prace mogły wpłynąć negatywnie na zabytkowe budynki dworcowe.

Natomiast w celu minimalizacji oddziaływania na etapie eksploatacji wskazane jest zastosowanie, w miarę możliwości, przy zabytkowym budynku dworca przezroczystych ekranów akustycznych. Ekranu przezroczyste powinny mieć odpowiednie zabezpieczenia zmniejszające ilość kolizji ptaków z ekranami.

Ponadto w ramach modernizacji na torach głównych nr 1 i nr 2 na wysokości budynku stacji Pruszków zastosowane zostaną maty antywibracyjne w celu minimalizacji oddziaływania drgań.

*** Stanowiska archeologiczne**

W przypadku stwierdzenia występowania nawarstwień kulturowych, obiektów archeologicznych, relikwów zabudowy i zabytków ruchomych, należy wstrzymać prowadzone prace w celu przeprowadzenia ratowniczych badań wykopaliskowych. Objąć one powinny udokumentowanie odkryć i wyeksplorowanie obiektów w całości.

Prowadzenie wykopaliskowych badań archeologicznych oraz badań archeologicznych w formie nadzoru archeologicznego wymaga uzyskania odrębnych pozwoleń Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie.

5.10. Gospodarka odpadami

5.10.1. Planowane wyburzenia i gospodarka odpadami

a) Faza realizacji

Powstałe odpady zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów należeć będą głównie do grupy nr 17 – odpady powstające z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz odpadowa masa roślinna zaliczana do grupy nr 02 - odpady z rolnictwa, sadownictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności.

Przy założeniu, że gospodarka odpadami w trakcie realizacji inwestycji będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami, bez względu na ilość powstających odpadów nie przewiduje się istotnego zagrożenia dla środowiska. Wymagania dotyczące gospodarki odpadami wynikające z zapisów prawa przedstawiono w rozdziale 5.10.2 *Ochrona środowiska w gospodarce odpadami*.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

b) Faza eksploatacji

Powstałe odpady zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów należeć będą do grup:02, 13, 16, 17 i 20.

Za usuwanie odpadów w granicach pasa kolejowego odpowiedzialne będą służby wyznaczone przez zarządcę linii kolejowej, z wyjątkiem na przykład zagrożenia związanego z zanieczyszczeniem środowiska substancjami niebezpiecznymi, w którego eliminowanie zaangażowane być powinny wyspecjalizowane jednostki Straży Pożarnej.

5.10.2. Ochrona środowiska w gospodarce odpadami

a) Faza realizacji

Obowiązek zagospodarowania odpadów, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach spoczywa na podmiocie, którego działalność powoduje powstawanie odpadów (art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy). Na podstawie doświadczenia stwierdza się, że zwykle inwestor ceduje obowiązki wytwórcy odpadów na wykonawcę robót.

W pierwszej kolejności wytwórca odpadów zobowiązany jest do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie oraz podejmowania działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie.

Powstające odpady zostaną w odpowiedni sposób zagospodarowane lub przekazane do ponownego wykorzystania, bądź utylizacji przez specjalistyczne firmy.

W przypadku analizowanej inwestycji nie przewiduje się magazynowania odpadów z rozbiórek na placu budowy. Odpady będą wywożone bezpośrednio do bazy nawierzchniowej w Łowiczu (własność Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o.) i tam magazynowane w odpowiednio zorganizowanych miejscach. Na placu będą przechowywane odpady opakowaniowe – w przypadku, gdy będą to opakowania po materiałach szkodliwych dla środowiska, muszą być magazynowane w szczelnych kontenerach, specjalnie do tego przystosowanych, a następnie przekazywane do specjalistycznych firm. W przypadku odpadów magazynowanych na placu budowy, niedopuszczalne jest ich przechowywanie na terenach wrażliwych pod względem przyrodniczym

W trakcie realizacji robót budowlanych teren inwestycji powinien być na bieżąco porządkowany ze szczególnym uwzględnieniem materiałów mogących wpłynąć negatywnie na otaczający teren (materiały pędne, smary i opakowania po nich, produkty smołowe – jeśli będą wykorzystywane). Odpady tego typu odbierają firmy zajmujące się skupem oleju przetworzonego.

Zaplecze budowy należy wyposażyć w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Ścieki bytowe powinny być odwożone do najbliższej położonej oczyszczalni ścieków. W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się oczyszczalnia ścieków na ulicy Domaniewskiej w Pruszkowie należąca do Zakładu Wodociągów i Kanalizacji w Pruszkowie.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Bilans mas ziemnych powstałych w związku z realizacją rozpatrywanej inwestycji jest dodatni. Ziemia z wykopów powinna być magazynowana na gruncie w wyznaczonym miejscu w uporządkowany sposób – z rozbiciem na ziemię urodzajną i pozostałą. Masy ziemne z wykopów wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu (w jak największym stopniu i o ile to będzie możliwe ze względu na ich własności) na cele związane z realizacją inwestycji.

Odpadową masę roślinną (części zielone, kora, gałęzie, korzenie) zaleca się kompostować, w wyniku czego możliwe będzie uzyskanie nawozu organicznego.

Odpady przeznaczone do ponownego wykorzystania powinny być selektywnie magazynowane lub przetwarzane na miejscu. W związku z tym Inwestor powinien posiadać odpowiednie miejsca do deponowania odpadów oddzielnie, zorganizowane w sposób minimalizujący zanieczyszczenie środowiska.

Odpady nieprzydatne do wykorzystania wymagać będą składowania, sprzedaży bądź unieszkodliwiania przez specjalistyczne firmy.

Szczególnego postępowania w kwestii gospodarki odpadami wymagają odpady niebezpieczne, w tym materiały zanieczyszczone lub zawierające substancje niebezpieczne. Należy je przekazywać specjalistycznym firmom, uprawnionym do ich unieszkodliwiania.

Zakładając, że gospodarka odpadami w fazie realizacji inwestycji będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, niezależnie od ilości powstających odpadów, nie powinna stanowić zagrożenia dla środowiska

Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca powinien przekazać Inwestorowi teren baz zaplecza uporządkowany, bez odpadów.

b) Faza eksploatacji

W czasie eksploatacji inwestycji mogą powstać odpady niebezpieczne z piaskowników i separatorów węglowodorów ropopochodnych, elementy zużyte zawierające np. rtęć (oświetlenie), a także odpady niebezpieczne wskutek wystąpienia zdarzenia o charakterze poważnej awarii. Transport ww. odpadów powinien odbywać się zgodnie z zaleceniami zawartymi w przepisach prawnych. Odrębną kwestię stanowią zagrożenia wynikające z wystąpienia poważnej awarii i związane z tym odpady o kodzie 1681, w przypadku których sposób postępowania określają przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska.

Zużyte źródła światła (lampy), które zakończyły swoją żywotność, posiadają ilość rtęci w takiej samej ilości jak lampy nowe i właśnie ze względu na zawartość tego pierwiastka są zaliczane do odpadów niebezpiecznych (kod 16 02 13*).

W trakcie eksploatacji linii kolejowej, nie powinny powstać odpady mogące wpłynąć negatywnie na środowisko, pod warunkiem przestrzegania zapisów obowiązujących aktów prawnych (wyjątek stanowią poważne awarie). W związku z powyższym w raporcie nie proponuje się stosowania dodatkowych środków zabezpieczających, poza przestrzeganiem procedur wynikających z ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o odpadach i ich aktów wykonawczych.

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

5.11. Poważne awarie

5.11.1. Przewidywane oddziaływanie przedsięwzięcia w przypadku wystąpienia poważnej awarii

* Definicja poważnej awarii

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii w wyniku modernizacji linii kolejowej zostanie zredukowane głównie za sprawą poprawy stanu technicznego torowiska, mostu oraz ograniczenia liczby przejazdów drogowych przecinających linię kolejową. Czynnikiem zwiększającym ryzyko jest fakt występowania zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego odcinka, co powoduje, że w przypadku wystąpienia zdarzenia w zasięgu negatywnego oddziaływania może znaleźć się duża liczba mieszkańców.

* Miejsca zwiększonego ryzyka wystąpienia poważnej awarii

Miejscami zlokalizowanym na trasie projektowanego odcinka linii kolejowej nr 1, gdzie wystąpienie zdarzenia o znamionach poważnej awarii jest najbardziej prawdopodobne, są:

- rejon zwrotnic i rozjazdów;
- obiekty mostowe;
- stacje i przystanki kolejowe;
- przejazdy kolejowe.

W poniższej tabeli przedstawiono lokalizację miejsc ze zwiększonym prawdopodobieństwem wystąpienia poważnej awarii.

Tabl. 5.2 Lokalizacja miejsc o podwyższonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii na odcinku linii kolejowej nr 1 od km 15+000 do km 18+100

| Obiekt/teren | Kilometraż linii kolejowej |
|---------------------|--------------------------------------|
| rozjazdy | Na całej długości odcinka stacyjnego |
| stacja Pruszków | km 15+700 – km 15+960 |
| most nad rz. Utratą | km 15+350 |

5.11.2. Zabezpieczenia na wypadek wystąpienia poważnej awarii

Jednym z celów modernizacji linii kolejowej nr 1, na której mogą być transportowane substancje niebezpieczne, jest ograniczenie ryzyka wydostania się tych substancji do środowiska. W aspekcie zagrożeń środowiska wynikających z poważnych awarii z udziałem substancji niebezpiecznych linia kolejowa nr 1 na analizowanym odcinku posiada następujące zabezpieczenia:

- szczelny system odwodnienia;
- urządzenia podczyszczające – osadniki i separatory;
- zmniejszenie liczby przejazdów drogowych na analizowanym odcinku;
- zmodernizowane rozjazdy w obrębie stacji - zmniejszą ryzyko wykolejenia składu;

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

- wprowadzenie systemu sterowania ruchem;

5.12. Oddziaływanie na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi

a) Faza realizacji

W fazie realizacji kluczowymi oddziaływaniami będą hałas oraz drgania. Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne oraz wibracyjne na terenie prowadzonych robót oraz w jego pobliżu. Hałas oraz drgania mechaniczne powodowane będą przez ciężkie maszyny, wykonujące prace związane z budową. Uciążliwości wibroakustyczne emitowane w trakcie prowadzenia prac będą zjawiskiem okresowym i odwracalnym.

W trakcie budowy będą miały miejsce również emisje zanieczyszczeń do powietrza. Uciążliwości spowodowane będą pracą sprzętu budowlanego, transportem materiałów sypkich, pyleniem z dróg dojazdowych i placów budowy. Ponadto na terenie przedsięwzięcia magazynowane będą odpady.

Do potencjalnych zagrożeń dla życia i zdrowia mieszkańców okolicznych terenów oraz pracowników budowy należy zaliczyć sytuacje wypadkowe (wejście na teren placu budowy osób postronnych, a także sytuacje awaryjne na placu budowy, takie jak wyciek paliwa z maszyn budowlanych). Sytuacje wypadkowe i awaryjne mają jednak charakter nieprzewidywalny, dlatego nie należy rozpatrywać ich jako znaczącego oddziaływania.

W celu ograniczenia niekorzystnego wpływu na ludzi należy przede wszystkim zapewnić odpowiednią organizację pracy, a roboty należy prowadzić zgodnie z przyjętym przepisami BHP.

b) Faza eksploatacji

Docelowym efektem modernizacji omawianego odcinka jest zwiększenie prędkości do 160 km/h na linii kolejowej nr 1. Poprawi to łączność pomiędzy Łodzią a Warszawą oraz stacjami pośrednimi przede wszystkim poprzez skrócenie czasu podróży. Jednocześnie będzie to miało pośredni wpływ na poprawę warunków życia mieszkańców miast znajdujących się na przebiegu linii kolejowej oraz podróźnych z dalszych regionów.

W stanie istniejącym eksploatacja linii kolejowej nr 1 odznacza się przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu. W wyniku realizacji inwestycji oddziaływanie to zostanie zdecydowanie zminimalizowane przez budowę ekranów akustycznych.

Oprócz pozytywnego aspektu obniżenia poziomu hałasu zaprojektowane ekrany akustyczne o wysokości 5 m będą miały negatywny wpływ na oświetlenie działek przyległych od północy do linii kolejowej oraz odbiór i percepcję krajobrazu. Może to w przyszłości generować konflikty społeczne.

Projekt modernizacji linii kolejowej obejmuje remont peronów na stacji Pruszków wraz z przebudową i wydłużeniem przejścia podziemnego dla pieszych oraz likwidacją kładki dla pieszych. Modernizowane przejście podziemne do peronów dostosowane zostanie do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Ponadto zainstalowanie ekranów akustycznych ograniczy możliwość przechodzenia przez tory w dowolnym miejscu oddziaływania, co wpłynie na zmniejszenie tzw. „dzikich przejść”.

Na analizowanym odcinku zostanie zlikwidowany przejazd drogowy w km 17+313 kategorii „A” przechodzący przez 10 torów.

W zamian na kolejnym odcinku w km 18+500 zostanie wybudowany przejazd tymczasowy. Pozwoli to na bezkolizyjny przejazd przez linie kolejową.

6. ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE

W przypadku inwestycji polegającej na modernizacji linii kolejowej nr 1 na odcinku od km 15+000 do km 18+100 przewiduje się wystąpienia oddziaływania skumulowanego z linią kolejową nr 447 (łączy stację Warszawa Śródmieście ze stacją Grodzisk Mazowiecki) w zakresie hałasu. Oddziaływanie to zostało uwzględnione w prognozach propagacji hałasu, a zabezpieczenia akustyczne zostały zaprojektowane z uwzględnieniem oddziaływania obu linii kolejowych.

7. ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE

W przypadku analizowanego odcinka linii kolejowej nr 1 od km 15+000 do km 18+100 nie wystąpi oddziaływanie transgraniczne.

8. OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA

8.1. Warianty analizowane na wcześniejszych etapach przygotowania inwestycji

Wariantowanie dla modernizacji linii kolejowej nr 1 przeprowadzono na etapie pierwszego raportu oceny oddziaływania na środowisko przy uzyskiwaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wariantowanie dotyczyło całego odcinka linii kolejowej nr 1 od Warszawy zachodniej do granicy województwa mazowieckiego. Na etapie pierwszego raportu oceny oddziaływania na środowisko rozpatrywano następujące warianty:

Wszystkie opisane warianty realizacyjne przebiegają po śladzie istniejącej linii kolejowej nr 1. Tylko w wariacie W2 zaprojektowano łącznice pomiędzy linią kolejową nr 1 oraz nr 4 w Jaktorowie. Wariantowanie miało przede wszystkim charakter technologiczny (w zakresie m.in. automatyki) oraz rozwiązań przejazdów drogowych przez linię kolejową.

Przeprowadzone na wcześniejszych etapach analizy w studium wykonalności oraz w raporcie oceny oddziaływania na środowisko wskazały, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska oraz najbardziej uzasadnionym z ekonomicznego, technicznego i społecznego punktu widzenia jest wariant W1A.

Wariant ten został zalecony decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Środowiska i podtrzymany decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 14 kwietnia 2011 r.

8.2. Wariant proponowany przez wnioskodawcę

Na obecnym etapie realizacji projektu (uzyskiwanie decyzji Pozwolenie na budowę) rozpatrywany jest tylko jeden wariant inwestycyjny zgodny z decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Jest to wariant W1A z wprowadzonymi zmianami wynikającymi z przygotowania szczegółowej dokumentacji w ramach projektu budowlanego.

8.3. Racjonalny wariant alternatywny

W niniejszym raporcie jako alternatywne rozwiązanie przyjęto wariant bezinwestycyjny polegający na nie podejmowaniu przedsięwzięcia. Jest to rozwiązanie, w którym funkcjonuje obecna linia kolejowa, a nakłady finansowe przeznaczane są na jej bieżące utrzymanie, bez środków przeznaczonych na podniesienie parametrów technicznych.

Jest to wariant niekorzystny z punktu widzenia środowiska, bezpieczeństwa, zdrowia i komfortu ludzi. Jest on również nieuzasadniony ekonomicznie. Konsekwencje niepodjęcia inwestycji zostały opisane w rozdziale 10.

8.4. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska wraz z uzasadnieniem wyboru

Na wcześniejszym etapie za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznano wariant W1A. W obecny raporcie analizie poddano wspomniany wariant z wprowadzonymi zmianami wynikającymi z uszczegółowienia dokumentacji projektowej oraz wariant bezinwestycyjny. Wariantem najkorzystniejszym dla środowiska oraz zdrowia i bezpieczeństwa ludzi jest przedstawiony w niniejszym raporcie wariant inwestycyjny.

9. UZASADNIENIE WYBRANEGO PRZEZ WNIOSKODAWCĘ WARIANTU

Na obecnym etapie nie rozpatrywano szczegółowo wariantów przedsięwzięcia, ze względu na fakt, iż analiza taka przeprowadzona była na etapie przygotowywania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wynikiem prowadzonego postępowania było uzyskanie przez Inwestora decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla wariantu W1A jako wariantu najkorzystniejszego z punktu widzenia ochrony środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa ludzi. Jest to również wariant najbardziej uzasadniony ekonomicznie i technicznie. Wybór wariantu W1A został również podtrzymany w decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W wybranym na wcześniejszym etapie wariantie wprowadzono modyfikacje wynikające z uszczegółowienia dokumentacji projektowej, które między innymi zostały

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

przeanalizowane w niniejszym raporcie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

10. OPIS PRZEWIDYWANYCH SKUTKÓW DLA ŚRODOWISKA W PRZYPADKU NIEPODEJMOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia tzw. „Wariant zerowy” polega na zachowaniu obecnych parametrów technicznych linii kolejowej (bez jakichkolwiek modernizacji) i przeznaczaniu środków finansowych tylko na jej bieżące utrzymanie. Oznacza to pozostawienie istniejącego przebiegu linii kolejowej nr 1 bez podejmowania żadnych działań mogących ograniczyć jej niekorzystne oddziaływanie na środowisko oraz na ludzi.

W stanie istniejącym linia kolejowa nr 1 na omawianym odcinku nie posiada żadnych zabezpieczeń akustycznych pomimo znaczących emisji hałasu przekraczających dopuszczalne poziomy hałasu.

Wykonane modelowanie wskazuje, że klimat akustyczny wokół linii kolejowej nr 1 na odcinku km 15+100 – km 18+100 jest już obecnie niekorzystny.

W stanie istniejącym na analizowanym odcinku linii kolejowej system odprowadzania wód opadowych nie funkcjonuje prawidłowo. Na części odcinka jest kanalizacja deszczowa, która wymaga modernizacji. Wody są odprowadzane do rzeki Utraty bez uprzedniego podczyszczenia. Linia kolejowa nie posiada żadnych specjalnych zabezpieczeń na wypadek poważnej awarii, w tym urządzeń podczyszczających, minimalizujących oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne.

W związku z powyższym brak realizacji inwestycji spowoduje stale zwiększające się zagrożenia dla środowisk gruntowo-wodnego

Ze względu na brak systemów podczyszczających wody opadowe na obszarze linii kolejowej nie zostanie ograniczone oddziaływanie na glebę zanieczyszczonych spływów wód opadowych oraz wycieków z eksploatowanego taboru.

Zaniechanie przedsięwzięcia nie wpłynie na różnorodność siedlisk i gatunków na analizowanym obszarze. W przypadku wariantu bezinwestycyjnego obecny stan szaty roślinnej byłby utrzymany, ponieważ nie będzie strat spowodowanych koniecznością wykonania wycinki zieleni w wariantcie inwestycyjnym.

W przypadku braku podjęcia inwestycji w przyszłości wydłuży się czas podróży na danym odcinku, spowodowany złym stanem torowiska. Pogarszający stan szyn dodatkowo wpłynie ujemnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Dane czynniki negatywnie wpłyną na odbiór przejazdu wśród mieszkańców oraz podróżnych.

Aktualnie, na analizowanym odcinku funkcjonują tzw. „dzikie przejścia” przez tory, co wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo ludzi. Modernizacja linii kolejowej i wprowadzenie ekranów akustycznych najprawdopodobniej ograniczy wędrówki lokalnej ludności przez tory kolejowe w miejscach do tego celu nie przeznaczonych

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

11. OPIS ZASTOSOWANYCH METOD PROGNOZOWANIA, PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ I ROZWIĄZAŃ ORAZ WYKORZYSTANYCH DANYCH

11.1. Ruch w stanie istniejącym

W niniejszym raporcie wykorzystano dane dotyczące natężenie ruchu średnio w dobie na linii nr 1 oraz linii nr 447 w granicach województwa mazowieckiego.

W poniższych tabelach przedstawiono średniodobowe natężenie pociągów pasażerskich, towarowych i utrzymaniowych łącznie.

Tabl. 11.1 Łączne średniodobowe natężenie pociągów linii nr 1 oraz nr 447

| Nazwa Odcinka | Nr linii | Kierunek nieparzysty | Kierunek parzysty | Razem |
|---------------------------------|----------|----------------------|-------------------|--------|
| Józefinów - Grodzisk Mazowiecki | 1 | 73,12 | 74,53 | 147,65 |

Średnie prędkości dla taboru kolejowego przyjęto osobno dla poszczególnych kategorii pojazdów szynowych:

- pociągi kwalifikowane I-EC – 88 km/h;
- pociągi pospieszne – 88 km/h;
- pociągi osobowych – 75 km/h;
- pociągi towarowe - 53 km/h;

Długość eksploatowanego taboru kolejowego określono na podstawie danych wyszczególnionych w raporcie z etapu decyzji środowiskowej:

- skład pociągów kwalifikowanych obejmuje 10 wagonów i lokomotywę;
- skład pociągów pospiesznych obejmuje 14 wagonów i lokomotywę;
- skład pociągów osobowych obejmuje 7 wagonów (2 człony sterownicze oraz 5 pośrednich);
- skład pociągów towarowych obejmuje 30 wagonów i lokomotywę.

11.2. Prognoza natężenia i struktury ruchu

Natężenie ruchu pociągów przedstawiono w poniższych tabelach z podziałem na pociągi pasażerskie oraz pociągi towarowe.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Tabl. 11.2. Zestawienie par pociągów pasażerskich w poszczególnych segmentach przewozowych dla wybranych przedziałów czasowych dla lat 2012-2020 (bez planowanej linii „Y”)

| Odcinek | 6.00 – 22.00 | | | 22.00 – 6.00 | | | Razem | | |
|---------------------------------------|--------------|----|--------|--------------|----|--------|-------|----|--------|
| | MA | MR | R + RP | MA | MR | R + RP | MA | MR | R + RP |
| Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki | 32 | 26 | 69*) | 3 | 4 | 9*) | 35 | 30 | 78 |

[] – liczba pociągów w kierunku nieparzystym

*) na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki ruch pociągów R (osobowych) odbywa się po linii 447, a pociągów RP (osobowych przyspieszonych) – po linii nr 1

MA – przewozy międzyaglomeracyjne (pociągi kwalifikowane EC, EN, IC, EX)

MR – przewozy międzyregionalne (pociągi międzywojewódzkie i międzyregionalne pospieszne oraz nocne)

R + RP – przewozy regionalne (pociągi osobowe - R oraz osobowe przyspieszone - RP)

Tabl. 11.3. Średniodobowa ilość pociągów towarowych prognozowana w latach 2010, 2015, 2020

| Odcinek linii kolejowej | Lata | | | | | |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2010 | | 2015 | | 2020 | |
| | 6.00 – 22.00 | 22.00 – 6.00 | 6.00 – 22.00 | 22.00 – 6.00 | 6.00 – 22.00 | 22.00 – 6.00 |
| p.odg. Józefinów-Grodzisk Maz. | 5,8 | 13,6 | 5,6 | 13,0 | 5,7 | 13,2 |

liczbę pociągów towarowych kursujących w porze dnia i porze nocy przyjęto wg informacji zawartych w raporcie, gdzie procentowy udział ruchu w porze dnia na odcinku linii kolejowej objętej niniejszym opracowaniem kształtuje się na poziomie 30%, z kolei w porze nocy na poziomie 70%.

Przyjęto również takie same założenia dotyczące taboru kolejowego oraz organizacji ruchu:

- Średnie prędkości dla taboru kolejowego przyjęto osobno dla poszczególnych kategorii pojazdów szynowych:
 - pociągi kwalifikowane I-EC – 128 km/h;
 - pociągi pospieszne – 109 km/h;
 - pociągi osobowych – 75 km/h;
 - pociągi towarowe - 112 km/h;
- Długość eksploatowanego taboru kolejowego określono na podstawie danych wyszczególnionych w opracowaniu:
 - skład pociągów kwalifikowanych obejmuje 10 wagonów i lokomotywę;
 - skład pociągów pospiesznych obejmuje 14 wagonów i lokomotywę;
 - skład pociągów osobowych obejmuje 7 wagonów (2 człony sterownicze oraz 5 pośrednich);

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

- skład pociągów towarowych obejmuje 30 wagonów i lokomotywę o łącznej długości 600 m.

11.3. Metoda prognozy propagacji hałasu

11.3.1. Założenia do modelu obliczeniowego

Do obliczeń emisji hałasu przyjęto *opcję 5* zaproponowaną w raporcie oceny oddziaływania na środowisko z etapu decyzji środowiskowej. We wspomnianym raporcie *opcję 5* uznano za najbardziej prawdopodobną.

Opcja 5 - przewidziano 50% kwalifikację pociągów pospiesznych, ekspresowych i Inter City, zamianę 70% pociągów osobowych na nowe składy ED74 oraz zamianę 50% pociągów towarowych na nowe (poruszające się z prędkością 120 km/h). Na podstawie danych literaturowych przyjęto, że nowe składy pociągów towarowych generują hałas o 9 dB niższy od stanu obecnego.

W celu wykonania obliczeń równoważnego poziomu dźwięku dla terenów zlokalizowanych w ciągu linii kolejowej Nr 1, wykorzystano pakiet programowy SoundPLAN w wersji 7.0 amerykańskiej firmy SoundPLAN LLC. Do wykonania obliczeń przyjęto niderlandzką metodę obliczeń ogłoszoną w „Reken - en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai „96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopada 1996” (metodę tę określa się również w dalszej części opisu jako metodę holenderską lub RMR). Ponadto analizy wykonano w oparciu o prognozowany ruch i prędkości, numeryczny model terenu i rzeczywisty stan zabudowy zinventaryzowanej w terenie.

11.3.2. Metoda prognozowania równoważnego poziomu dźwięku

Do analiz hałasu przyjęto niderlandzką krajową metodę obliczeń RMR – zgodnie z Załącznikiem II do Dyrektywy 2002/49/WE.

Prognozę równoważonego poziomu dźwięku wykonano w programie Soundplan wersja 7.0. Aktualna wersja oprogramowania wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez ISO 9613-2 oraz RMR. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka drogi lub linii kolejowej, a wyniki obliczeń z uwzględnieniem przeciętnego błędu (± 1.5 dB) można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy.

Do analiz hałasu przyjęto przyjęto niderlandzką krajową metodę obliczeń ogłoszoną w „Reken - en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai „96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopada 1996” – zgodnie z Załącznikiem II do Dyrektywy 2002/49/WE. W odniesieniu do danych wejściowych dotyczących emisji hałasu, metoda ta wykorzystuje wartości emisji uwzględniające różne stany ruchu, zarówno przy przejazdach swobodnych, jak i przy

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

przejazdach hamujących (np: przy dojazdach do stacji kolejowych, rozjazdów, wiaduktów). W metodzie opisywany jest szczegółowy proces stosowany do obliczeń poziomu hałasu w sąsiedztwie linii kolejowych, uwzględniając warunki meteorologiczne mające wpływ na propagację dźwięku. Metoda ta jest zgodna z rozporządzeniem Ministra Środowiska.

Prognozę równoważonego poziomu dźwięku wykonano w programie Soundplan wersja 7.0. Aktualna wersja oprogramowania wykonuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez ISO 9613-2 oraz RMR – metodą niderlandzką, uwzględniającą w sposób sprecyzowany wpływ warunków meteorologicznych na propagację hałasu. Algorytm poszukiwania tras propagacji fali akustycznej pomiędzy źródłem a odbiorcą oparty jest na założeniu liniowego źródła hałasu. W celu wykonania prognoz hałasu, metoda RMR wymaga wprowadzenia szeregu danych dotyczących zarówno parametrów techniczno – ruchowych jak i czynników lokalizacyjnych. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu istniejącego lub projektowanego odcinka linii kolejowej, a wyniki obliczeń z uwzględnieniem przeciętnego błędu (± 1.5 dB) można bezpośrednio odnosić do wartości dopuszczalnych dla danego rodzaju terenu i zabudowy. Zgodnie z rozporządzeniem wyniki tych prognoz mogą być odnoszone do wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

12. WSKAZANIE, CZY DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA KONIECZNE JEST USTANOWIENIE OBSZARU OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Decyzję odnośnie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania należy podjąć na etapie sporządzania analizy porealizacyjnej, w ramach której możliwa będzie ocena rzeczywistego wpływu inwestycji na środowisko.

13. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH ZWIĄZANYCH Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM

Ze względu na podział inwestycji na odcinki, dla których zostały przygotowane osobne projekty budowlane wraz z raportami ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, poniżej omówiono wnioski i postulaty dotyczące odcinka stacyjnego Pruszków od km 15+000 do km 18+100, który jest analizowany w niniejszym raporcie.

W przypadku ww. odcinka główne zarzuty i postulaty mieszkańców dotyczyły:

- przedłużenia ekranu akustycznego w rejonie osiedla „Twój Parzniew – Miasto Ogród” przy ul. Działkowej w Pruszkowie;
- utworzenie bezkolizyjnego przejścia podziemnego dla pieszych i rowerzystów w rejonie granic miasta Pruszkowa i Piastowa (ul. Główna – Broniewskiego) w zamian za likwidację kładki w rejonie ul. 3-Maja – Majowa;

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

- utworzenie bezkolizyjnego przejścia podziemnego dla pieszych i rowerzystów oraz tunelu dla samochodów o obniżonej skrajni na połączeniu ulic Działkowa – Błońska (Parzniew/Pruszków);
- budowy ekranów akustycznych na obszarze miasta Pruszkowa w pierwszym etapie modernizacji linii PKP.

Jako źródło potencjalnych konfliktów społecznych należy uznać likwidację przejść i przejazdów przez tory dotychczas wykorzystywanych przez mieszkańców. Dotyczy to legalnego przejścia połączonego z przejazdem, który zostanie zlikwidowany ze względu na zmianę parametrów technicznych linii kolejowej oraz konieczność dostosowania ich do wymogów określonych w przepisach prawnych. Opór społeczny może wywołać także likwidacja nielegalnych przejść przez tory w wyniku stosowania wygradzeń oraz ekranów akustycznych niezbędnych na odcinkach sąsiadujących z terenami zabudowanymi.

14. ZALECENIA DOTYCZĄCE ANALIZY POREALIZACYJNEJ

W pojedynczych miejscach w przypadku braku technicznych możliwości posadowienia ekranów mogą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej w przypadkach, gdy budynki zlokalizowane są zbyt blisko pasa kolejowego. W związku z powyższym w celu weryfikacji wykonanych prognoz, stosowanych metod oceny i stwierdzenia trafności wyboru rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony przed hałasem terenów zabudowy mieszkaniowej i określenia rzeczywistego oddziaływania inwestycji w zakresie hałasu, zostanie wykonana analiza porealizacyjna. Lokalizację punktów, w których należy wykonać pomiary równoważnego poziomu dźwięku w ramach analizy porealizacyjnej, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabl. 14.1 Zestawienie proponowanych punktów pomiaru hałasu w ramach analizy porealizacyjnej

| Nazwa punktu | Kilometraż | Strona linii kolejowej | Odległość od osi [m] |
|--------------|------------|------------------------|----------------------|
| PDH-1 | 16+525 | Południowa | 150 |
| PDH-2 | 16+815 | Północna | 105 |
| PDH-3 | 17+430 | Południowa | 125 |

Obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu kolejowego został nałożony na inwestora przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w ramach decyzji środowiskowej. Zgodnie z jej zapisami analiza porealizacyjna 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.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100
powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100
Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko z etapu decyzji środowiskowej miejsca, gdzie powinny być zlokalizowane punkty pomiaru hałasu podano jedynie ogólnikowo i nie zlokalizowano żadnego punktu na omawianym odcinku. Punkty, w których proponuje się wykonanie pomiarów hałasu w analizie porealizacyjnej w tym raporcie przyjęto w oparciu o analizy propagacji hałasu. Ostateczna lokalizacja punktów zostanie wyznaczona na etapie analizy porealizacyjnej.

15. PRZEDSTAWIENIE PROPOZYCJI MONITORINGU ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zgodnie z zapisami Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia na inwestora został nałożony obowiązek wykonania monitoringu weryfikującego efektywność funkcjonowania przejść dla zwierząt. Ponieważ most na rzece Utracie w km 15+350 został wymieniony, należy go objąć monitoringiem, mimo, że będzie pełnił funkcję przejścia dla zwierząt małych, a nie jak wstępnie zakładano dla zwierząt średnich.

Monitoring należy przeprowadzić po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 24 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Ze względu na funkcjonowanie na analizowanym odcinku tylko jednego obiektu pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt, należy opracować spójny program monitoringu przejść dla zwierząt dla całego odcinka modernizowanej linii kolejowej nr 1 od stacji Warszawa Zachodnia do Miedniewic. Ponadto proponuje się, aby na podstawie pierwszego etapu monitoringu przejść dla zwierząt wyznaczyć obiekty do minimum pięcioletniego monitoringu mającego na celu określenie wykorzystania przejść przez poszczególne gatunki zwierząt, drożności szlaków migracji oraz kolizji ze zwierzętami. Na pierwszym etapie będzie można rozstrzygnąć, czy most na rzece Utracie, z którą związany jest regionalny szlak migracji małych zwierząt i płazów powinien być monitorowany w cyklu kilkuletnim.

16. OPIS TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI

Program SoundPLAN, podobnie jak i inne tego typu aplikacje, ma określoną dokładność obliczeń. Błąd programu szacuje się na około ± 1.5 dB. Jest to związane z faktem, iż na dzień dzisiejszy nie jest możliwe zasymulowanie terenu oraz zachowania się fal dźwiękowych w postaci modelu obliczeniowego w 100% zgodnego z rzeczywistością. Jednak dostępne środki są wystarczająco dokładne i zgodne z obowiązującymi normami, rozporządzeniami. Wartość błędu zależy również od stanu układu torowego, stanu technicznego pojazdów szynowych, a także od dokładności wykonania zabezpieczeń akustycznych.

17. WNIOSEK KOŃCOWY

Planowane przedsięwzięcie polegające na modernizacji linii kolejowej nr 1 Warszawa – Łódź na odcinku przebiegającym w ramach stacji Pruszków od

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, LOT A, odcinek Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice) na terenie województwa mazowieckiego”

STACJA PRUSZKÓW w km 15+000 – km 18+100

powiat pruszkowski ETAP II od km 15+000 do km 18+100

Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

km 15+000 do km 18+100 nie wpłynie negatywnie na stan środowiska, a tym samym nie będzie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi oraz nie będzie źródłem negatywnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska przy zastosowaniu działań i środków ochrony, zgodnych z zaleceniami niniejszego raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestycja nie będzie oddziaływała znacząco na gatunki i siedliska priorytetowe i nie będzie oddziaływała na obszary Natura 2000. Realizacja inwestycji przyczyni się również do poprawy klimatu akustycznego oraz będzie miała pozytywny wpływ na warunki gruntowo-wodne.