



Warszawa, dnia 3 czerwca 2025 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.434.2019.MBR.61

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t), art. 82 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm., zwanej dalej „ustawą oos”), w związku z art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28 listopada 2019 r. (data doręczenia do tutejszego organu – 9 grudnia 2019 r.), znak: Nr IOS5-4425-17.8/2019, uzupełnionego w dniu 25 marca 2022 r., 17 maja 2022 r., 15 czerwca 2022 r., 19 sierpnia 2022 r., 6 grudnia 2022 r. oraz 16 lutego 2024 r., spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock” w wariantcie inwestycyjnym W1 i jednocześnie:

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie linii kolejowej nr 7 (Warszawa Wschodnia – Dorohusk) poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock od km 11+172 do km 26+056. Łączna długość odcinka linii kolejowej obejmuje ok. 14,9 km. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie mazowieckim, w powiecie warszawskim, w rejonie Dzielnicy Wawer na terenie miasta Warszawa, oraz w powiecie otwockim na terenach gmin Józefów i Otwock.

Budowa torowiska czwartego toru będzie rozpoczynać się przed stacją Warszawa Wawer w kilometrze 11+172 linii kolejowej nr 7 do kilometra 26+056 linii kolejowej nr 7, gdzie zostanie włączony do torów stacyjnych stacji Otwock. Czwarty tor w początkowym biegu zlokalizowany będzie jako lewy tor linii kolejowej nr 7 (w stosunku do torów istniejących). W kilometrze ok. 16+084 zakres prac przewiduje budowę wiaduktu kolejowego. Pod wiaduktem przebiegać będzie dobudowywany czwarty tor, zaś na wiadukcie będą przebiegały istniejące dwa tory linii nr 7. Od wiaduktu w kilometrze 16+084 czwarty tor będzie przebiegał jako prawy tor linii nr 7 (w stosunku do torów istniejących) do końca, czyli do kilometra 26+056.

Do głównych celów przedmiotowego przedsięwzięcia można zaliczyć:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju;
- poprawa punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych;
- poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego;

- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów.

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

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

Charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

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

- 1.2.1.** Z uwagi na występowanie oddziaływania akustycznego w trakcie realizacji przedsięwzięcia wszystkie prace budowlane powinny odbywać się wyłącznie w porze dnia. W przypadku konieczności prowadzenia prac budowlanych w porze nocy, należy zastosować dodatkowe środki ochrony przed hałasem minimalizujące negatywne oddziaływanie prowadzonych prac na tereny akustycznie chronione zlokalizowane w sąsiedztwie realizowanej inwestycji.
- 1.2.2.** W trakcie prowadzenia prac budowlanych na powierzchni terenu należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia w szczególności poprzez: uważne ładowanie materiałów sypkich na wagony i samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych pojazdów transportujących materiały sypkie, zachowanie czystości wyjazdu z budowy m.in. poprzez mycie kół pojazdów przed opuszczeniem budowy, ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy i ilości koniecznych manewrów zawracania na placu budowy. Wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju.
- 1.2.3.** W fazie eksploatacji należy zapewnić możliwość selektywnej zbiórki powstałych odpadów.
- 1.2.4.** Teren inwestycji utrzymywać w należytym porządku.
- 1.2.5.** W dni słoneczne i wietrzne w celu ograniczania wtórnego pylenia zraszać wodą plac budowy.
- 1.2.6.** Wykorzystywać pojazdy i maszyny sprawne technicznie, konserwowane systematycznie, w sposób prawidłowy.
- 1.2.7.** Osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe.
- 1.2.8.** Należy ograniczyć w obszarze zabudowanym czas pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰, z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych (np. prac wymagających zachowania ciągłości robót).
- 1.2.9.** W celu zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach pobliskiej zabudowy chronionej, podczas eksploatacji inwestycji, należy zastosować środki minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych o następujących parametrach i w poniższej lokalizacji:

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia a od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia a od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
1.	D01	11+172	11+276	105	4	3,5	pochłaniający	P
2.	D02	11+276	11+356	80	3,5	3	pochłaniający	P
3.	D03	11+356	11+406	50	3	2,5	pochłaniający	P
4.	D04	11+406	11+446	40	3	2,5	pochłaniający	P
5.	D05	11+190	11+240	50	3	2,5	pochłaniający	L
6.	D06	11+240	11+310	70	5	4,5	pochłaniający	L

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
7.	D07	11+310	11+490	180	3	2,5	pochłaniający	L
8.	D08	11+526	11+686	160	3	2,5	pochłaniający	P
9.	D09	11+686	11+796	110	4	4	pochłaniający	P
10.	D10	11+796	11+886	90	3	3	pochłaniający	P
11.	D11	11+680	12+260	580	3	3	pochłaniający	L
12.	D12	11+976	12+096	120	4	4	pochłaniający	P
13.	D13	12+439	12+555	115	3	3	pochłaniający	L
14.	1	12+555	12+704	149	2,5	2,5	pochłaniający	L
15.	2	12+612	12+971	359	3	3	pochłaniający	P
16.	3	12+971	13+141	171	3,5	3,5	pochłaniający	P
17.	4	13+141	13+371	229	3	3	pochłaniający	P
18.	5	13+371	13+474	103	2	2	pochłaniający	P
19.	6	12+760	13+295	535	2,5	2,5	pochłaniający	L
20.	7	13+287	13+353	66	5	4,5	pochłaniający	L
21.	8	13+353	13+463	112	3	2,5	pochłaniający	L
22.	9	13+463	13+676	212	5	4	pochłaniający	L
23.	10	13+638	13+808	170	3	3	pochłaniający	P
24.	11	13+672	13+802	130	3	3	pochłaniający	L
25.	12 - zadaszenie	13+803	13+887	83,86	3,55	---	odbijający	L
26.	13	13+887	13+972	85,00	3	3	pochłaniający	L
27.	14	13+972	14+032	60,00	2	2	pochłaniający	L
28.	15	14+032	14+051	18,90	5	5	pochłaniający	L
29.	16 - zadaszenie	14+051	14+142	88,72	5,5	---	odbijający	L
30.	17	14+142	14+171	29,00	4,5	4,5	pochłaniający	L
31.	19	14+197	14+308	111,00	2,5	2,5	pochłaniający	L
32.	20	14+313	14+490	177,50	2,5	2	pochłaniający	L
33.	21	14+228	14+309	81,00	3,5	3,5	pochłaniający	P
34.	22	14+313	14+379	66,00	3,5	3	pochłaniający	P
35.	23	14+577	14+739	162,00	2,5	2,5	pochłaniający	L
36.	24a	14+930	15+013	83,25	3	2,5	pochłaniający	L
37.	24b	15+013	15+080	67,50	5	4,5	pochłaniający	L
38.	25	15+084	15+134	49,50	5	4,5	pochłaniający	L
39.	26	15+143	15+196	53,00	5	4	pochłaniający	L
40.	27	15+204	15+213	9,00	5	4	pochłaniający	L
41.	28	15+213	15+231	18,47	6	5	pochłaniający	L
42.	29a - zadaszenie	15+231	15+301	70,42	4	---	odbijający	L
43.	29b	15+301	15+306	5,00	5	4	odbijający	L

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
44.	30a	15+306	15+348	42,00	5	4	pochłaniający	L
45.	30b	15+348	15+447	101,00	4,5	3,5	pochłaniający	L
46.	31	15+451	15+460	9,0	4,5	4,5	pochłaniający	L
		15+460	15+464	4,59	4,0	3,0	pochłaniający	L
47.	32 - zadaszenie	15+464	15+516	55,77	3	---	pochłaniający/odbijający	L
48.	33 - zadaszenie	15+516	15+536	19,48	3	---	odbijający	L
49.	34	15+050	15+225	175,00	5	4,5	pochłaniający	P
50.	35	15+225	15+229	5,16	4	3	pochłaniający	P
51.	36 - zadaszenie	15+229	15+251	21,34	2,9	---	odbijający	P
52.	37 - zadaszenie	15+255	15+281	24,88	2,9	---	odbijający	P
53.	38	15+281	15+288	7,40	6	5	pochłaniający	P
54.	39	15+292	15+310	18,00	6	5	pochłaniający	P
55.	40	15+353	15+485	132,00	5,5	4,5	pochłaniający	P
56.	41 - zadaszenie	15+486	15+516	30,35	4	---	pochłaniający/odbijający	P
57.	42 - zadaszenie	15+516	15+536	18,92	2,7	---	odbijający	P
58.	43	15+536	15+551	14,90	4	3,5	odbijający/pochłaniający	P
59.	44	16+292	16+417	125,00	6	5	pochłaniający	L
60.	45	16+471	16+621	150,00	2,5	1,5	pochłaniający	L
61.	46	16+621	16+669	48,00	5	5	pochłaniający	L
62.	47	16+669	16+685	16,10	3	3	pochłaniający	L
63.	48 - zadaszenie	16+685	16+737	52	3,1	---	odbijający	L
64.	49	16+737	16+981	244,01	3,5	2,5	pochłaniający	L
65.	50	16+981	17+089	108,00	4	4	pochłaniający	L
66.	51a	17+089	17+257	168,00	3	3	pochłaniający	L
67.	51b	17+257	17+364	106,47	4,5	4	pochłaniający	L
68.	52 - zadaszenie	17+364	17+416	55,73	3	---	odbijający	L
69.	53	17+416	17+546	130,41	4	3,5	pochłaniający	L
70.	54	16+575	16+603	28,00	2,5	2	pochłaniający	P
71.	55	16+607	16+645	37,75	2,5	2	pochłaniający	P
72.	56	16+649	16+664	14,90	2,5	2	pochłaniający	P
73.	57 - zadaszenie	16+664	16+696	30,67	2,5	---	pochłaniający/odbijający	P

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
74.	58 - zadaszenie	16+696	16+716	20,71	3,3	---	odbijający	P
75.	59	16+716	16+938	222,10	2,5	2	pochłaniający	P
76.	60	16+938	17+040	102,00	2,5	2	pochłaniający	P
77.	61	17+040	17+258	217,75	3	2,5	pochłaniający	P
78.	62	17+262	17+306	43,75	3	2,5	pochłaniający	P
79.	63	17+314	17+505	191,25	5,5	5	pochłaniający	P
80.	64	17+505	17+548	42,75	4	3,5	pochłaniający	P
81.	65	17+552	17+588	36,00	4	3,5	pochłaniający	P
82.	66	17+592	17+664	72	6	5,5	pochłaniający	P
83.	68	17+785	17+864	78,75	4	3,5	pochłaniający	P
84.	70	18+271	18+355	84,00	2,5	2,5	pochłaniający	P
85.	71	18+355	18+390	34,90	2,5	2	pochłaniający	P
86.	72 - zadaszenie	18+390	18+430	39,80	2,5	---	odbijający	P
87.	73	18+430	18+572	142,90	2,5	2	pochłaniający	P
88.	75	18+778	18+868	90,00	4	3,5	pochłaniający	L
89.	76	18+872	19+003	131,50	4	3,5	pochłaniający	L
90.	77	19+009	19+046	37,05	5	4,5	pochłaniający	L
91.	78 - zadaszenie	19+046	19+098	51,08	2,85	---	odbijający	L
92.	79	19+098	19+169	71,80	4	3,5	pochłaniający	L
93.	80	18+994	19+002	8,50	2,5	2	pochłaniający	P
94.	81	19+006	19+041	35,00	2,5	2	pochłaniający	P
95.	82	19+041	19+070	28,90	2,5	2	pochłaniający	P
96.	83 - zadaszenie	19+070	19+139	68,09	2,35	---	odbijający	P
97.	84	19+140	19+320	180,40	2,5	2	pochłaniający	P
98.	85 - zadaszenie	19+325	19+395	69,00	2,5	---	odbijający	P
99.	86	19+395	19+516	121,40	2,5	2	pochłaniający	P
100.	87	19+521	19+605	84,00	3,5	3	pochłaniający	P
101.	88	19+230	19+324	94,90	2,5	2	pochłaniający	L
102.	89 - zadaszenie	19+324	19+374	48,00	2,45	---	odbijający	L
103.	90	19+374	19+526	151,92	3	2,5	pochłaniający	L
104.	91	19+526	19+643	117,00	4	3,5	pochłaniający	L
105.	94	19+803	19+930	127,00	4,5	4	pochłaniający	L
106.	96	19+865	19+997	132,00	4	3,5	pochłaniający	P
107.	97	19+997	20+056	58,90	2,5	2	pochłaniający	P

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
108.	98 - zadaszenie	20+056	20+107	18,84	2,95	---	odbijający	P
109.	99	20+107	20+240	132,57	3	2,5	pochłaniający	P
110.	100	20+240	20+471	231,25	4,5	4	pochłaniający	P
111.	101	20+471	20+539	67,50	4	3,5	pochłaniający	P
112.	102 - zadaszenie	20+030	20+088	58,49	4	---	pochłaniający/odbijający	L
113.	103 - zadaszenie	20+088	20+107	19,19	3,15	---	odbijający	L
114.	104	20+108	20+129	20,65	3	2,5	pochłaniający	L
115.	105	20+133	20+404	271,5	4	3,5	pochłaniający	L
116.	106	20+443	20+528	82,0	5	4,5	pochłaniający	L
117.	107	20+554	20+574	20,07	4,45	4,45	odbijający/pochłaniający	L
118.	108	20+551	20+564	12,49	3,26	3,26	odbijający/pochłaniający	P
119.	109	20+566	20+650	83,25	4	4	Pochłaniający	P
120.	110a	20+650	20+682	32,4	5	5	pochłaniający	P
121.	110b	20+682	20+686	4	4,1	4,1	Pochłaniający	P
122.	111a	20+686	20+695	9	5	5	pochłaniający	P
123.	111b	20+695	20+699	5	4,1	4,1	pochłaniający	P
124.	112	20+699	20+828	129,07	5	5	pochłaniający	P
125.	113	20+795	21+041	246,50	4	4	pochłaniający	L
126.	114	21+047	21+157	109,31	3	3	pochłaniający	P
127.	115	21+265	21+385	120,00	2,5	2,5	pochłaniający	L
128.	116	21+372	21+401	29,20	3	3	pochłaniający	P
129.	117 - zadaszenie	21+401	21+453	51,73	3,15	---	odbijający	P
130.	118	21+453	21+504	51,59	3	2,5	pochłaniający	P
131.	120	21+699	21+854	156,00	1,5	1	pochłaniający	P
132.	121	21+854	21+986	132,00	4,5	4,5	pochłaniający	P
133.	122	21+990	22+036	46,00	3	3	pochłaniający	P
134.	123	22+074	22+194	120,00	4	4	pochłaniający	P
135.	124	21+975	21+985	10,00	3	3	pochłaniający	L
136.	125	21+989	22+264	274,40	3	3	pochłaniający	L
137.	126 - zadaszenie	22+264	22+317	53,50	3,6	---	pochłaniający/odbijający	L
138.	127	22+317	22+514	196,97	4,5	4,5	pochłaniający	L
139.	128 - zadaszenie	22+514	22+567	52,80	3,4	---	odbijający	L
140.	129	22+567	22+856	289,25	3,5	3,5	pochłaniający	L
141.	130	22+860	23+128	267,40	4	3,5	pochłaniający	L

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
142.	131 - zadaszenie	23+128	23+223	95	2,45	---	odbijający	L
143.	132	23+223	23+317	94,50	4	4	odbijający/pochłaniający	L
144.	133	23+317	23+425	108,00	4,5	4	Pochłaniający	L
145.	134	23+438	23+449	11,00	4	3,5	pochłaniający	L
146.	135	23+454	23+469	15,00	4	3,5	pochłaniający	L
147.	136	23+472	23+617	145,20	4	3	pochłaniający	L
148.	137	23+617	23+800	182,6	4,5	4	pochłaniający	L
149.	138 - zadaszenie	23+800	23+879	79,25	4	---	odbijający	L
150.	139	23+879	24+105	226,50	4,5	4	pochłaniający	L
151.	140 - zadaszenie	24+105	24+157	51,75	4	---	odbijający	L
152.	141	24+157	24+318	161,70	4,5	4	pochłaniający	L
153.	142	24+322	24+340	18,00	4,5	4	pochłaniający	L
154.	143	24+344	24+353	9,50	4,5	4	pochłaniający	L
155.	144	24+357	24+631	273,75	3,5	3	pochłaniający	L
156.	145	24+635	24+689	54,15	3	2,5	pochłaniający	L
157.	146 - zadaszenie	24+689	24+710	20,85	3,05	---	odbijający	L
158.	147 - zadaszenie	22+265	22+356	90,89	3,8	---	odbijający	P
159.	148	22+356	22+515	159,45	4,5	4	pochłaniający	P
160.	149 - zadaszenie	22+515	22+567	51,76	5,5	---	odbijający	P
161.	150	22+567	22+627	60,5	4,5	4	pochłaniający	P
162.	151	22+627	23+133	505,86	3	2,5	pochłaniający	P
163.	152 - zadaszenie	23+137	23+185	48	3,3	---	odbijający	P
164.	153	23+185	23+433	248,70	3	2,5	pochłaniający	P
165.	154	23+437	23+468	31,00	3	2,5	pochłaniający	P
166.	155	23+472	23+718	246,00	3	2,5	pochłaniający	P
167.	157	24+008	24+105	97,10	2,5	2	pochłaniający	P
168.	158 - zadaszenie	24+105	24+156	50,60	2,7	---	odbijający	P
169.	159	24+156	24+318	162,60	2,5	2	pochłaniający	P
170.	160	24+322	24+353	31,00	2,5	2	pochłaniający	P
171.	161	24+357	24+459	102,00	2,5	2	pochłaniający	P
172.	162	24+954	25+212	258,00	2,5	1,5	pochłaniający	P
173.	165a	25+298	25+423	125,50	3	2,5	pochłaniający	L
174.	165b	25+423	25+650	227,00	4	3,5	pochłaniający	L

L.p.	Nazwa zabezpieczenia	Początek – koniec zabezpieczenia		Długość zabezpieczenia [m]	Wysokość zabezpieczenia a od poziomu terenu lub poziomu peronu w przypadku zadaszeń schodów [m]	Przybliżona wysokość zabezpieczenia a od główki szyny [m]	Typ zabezpieczenia	Strona linii kolejowej nr 7
		[ok. km proj.]						(L/P)
175.	166	25+654	25+750	96,00	4	3	pochłaniający	L
176.	167	25+754	25+776	21,90	4	3,5	pochłaniający	L
177.	168 - zadaszenie	25+776	25+826	49,85	2,6	---	odbijający	L
178.	169	25+826	26+050	223,92	4	3,5	pochłaniający	L
179.	170 - zadaszenie	26+050	26+088	38,45	3	---	odbijający	L
180.	171a	25+326	25+554	228,00	2	1,5	pochłaniający	P
181.	171b	25+554	25+650	96,00	4,5	4	pochłaniający	P
182.	172	25+654	25+776	122,22	4,5	3,5	pochłaniający	P
183.	173 - zadaszenie	25+776	25+826	49,55	2,5	---	odbijający	P
184.	174	25+826	26+034	208,00	4,5	4	pochłaniający	P
185.	175 - zadaszenie	26+034	26+072	38,25	2,5	---	odbijający	P
186.	177 - zadaszenie	17+630	17+643	12,69	3	---	odbijający	P

1.2.10. W fazie eksploatacji należy zastosować środki minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci absorberów szynowych w poniższych lokalizacjach:

L.p.	Początek – koniec zabezpieczenia [ok. km proj.]	Liczba torów
1	15+201 – 15+379	4 tory
2	20+471 – 20+762	4 tory
3	23+362 – 23+524	2 tory - strona lewa
4	25+592 – 25+733	2 tory - strona prawa

1.2.11. Parametry paneli akustycznych zastosowanych ekranów nie mogą być gorsze niż następujące:

- klasa własności pochłaniających co najmniej A4 (pochłalność $DL\alpha \geq 15$ dB),
- klasa własności dźwiękoizolacyjnych co najmniej B3 (izolacyjność ekranu pochłaniającego i odbijającego $DLR \geq 24$ dB).

1.2.12. Odpady powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia, należy zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich i na bieżąco przekazywać uprawnionym podmiotom.

1.2.13. Wyposażyć teren przedsięwzięcia w szczelne, zamykane i oznakowane pojemniki zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności od ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia, dopuszcza się gromadzenie odpadów luzem w sposób uniemożliwiający ich rozwiewanie oraz zanieczyszczenie gleb i gruntów, następnie odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom.

1.2.14. Odpady inne niż niebezpieczne gromadzić selektywnie w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych, dopuszcza się gromadzenie odpadów luzem w sposób uniemożliwiający ich rozwiewanie oraz zanieczyszczenie gleb i gruntów, odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom.

- 1.2.15. Odpady niebezpieczne inne niż 17 02 04* i 17 05 07* gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych. Odpady 17 02 04* i 17 05 07* (jeżeli powstaną) bezpośrednio po wytworzeniu przekazywać uprawnionym podmiotom. W przypadku konieczności magazynowania odpadów 17 02 04* i 17 05 07*, należy zapewnić sposób ich magazynowania poprzez uszczelnioną nawierzchnię i przykrycie/zadaszenie zabezpieczające przed wpływem warunków atmosferycznych. Miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.
- 1.2.16. Grunt z wykopów w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie lub przekazać uprawnionym odbiorcom. Zagospodarowywać grunty powstające w trakcie robót ziemnych tylko gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.
- 1.2.17. Na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia, bez wycieków substancji ropopochodnych i płynów eksploatacyjnych.
- 1.2.18. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców, zlokalizować na utwardzonym i szczelnym podłożu, poza dolinami cieków, poza zasięgiem wody 100-letniej (1%), poza strefami ochrony ujęć wód na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, do gruntu i wód.
- 1.2.19. Tankowanie i naprawy pojazdów i maszyn wykonywać poza terenem budowy w miejscach do tego przeznaczonych.
- 1.2.20. Tereny zaplecza budowy wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw i płynów eksploatacyjnych.
- 1.2.21. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego rekultywacji.
- 1.2.22. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
- 1.2.23. Wodę na etapie realizacji inwestycji dostarczać na plac budowy i do zaplecza beczkowozami lub z sieci wodociągowej na warunkach uzgodnionych z zarządcą sieci.
- 1.2.24. Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przenośnych toalet, a następnie przekazywać wyspecjalizowanej firmie asenizacyjnej transportującej ścieki do oczyszczalni ścieków.
- 1.2.25. Roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
- 1.2.26. Wykorzystać istniejący system odwodnieniowy dla torowiska od km ok. 11+172 do km ok. 26+056. Nie dopuścić do jego uszkodzenia podczas realizacji inwestycji.
- 1.2.27. Na odcinku od km ok. 15+521 do km ok. 16+505, w rejonie projektowanego wiaduktu kolejowego, wykonać sączki drenarskie, drenokolektory, drenaż francuski wraz ze zbieraczami i kanałami do odwodnienia toru nr 4 oraz istniejących torów 1 i 2, odprowadzającymi wody opadowe do zbiorników retencyjno-rozsączających ZRR w km ok. 15+555 oraz ZRR w km ok. 16+459.
- 1.2.28. Odwodnienie układu torowego prowadzić poprzez naturalny spływ wód po skarpach kolejowych do ziemi lub do odwodnienia wgłębnego.
- 1.2.29. Nie odprowadzać wód opadowych bezpośrednio do rzeki Świder.
- 1.2.30. Zbiornik ZRR w km ok. 15+555 wykonać jako zbiornik podziemny ze skrzynek z tworzywa sztucznego, ułożonych na geowłókninie i podsypce piaskowo-żwirowej o pojemności retencyjnej nie mniejszej niż 197,4 m³.
- 1.2.31. Zbiornik ZRR w km ok. 16+459 wykonać jako zbiornik podziemny ze skrzynek z tworzywa sztucznego, ułożonych na geowłókninie i podsypce piaskowo-żwirowej o pojemności retencyjnej nie mniejszej niż 172,3 m³.
- 1.2.32. Zastosować osadniki substancji mineralnych przed odprowadzeniem wód opadowych do zbiorników retencyjno-rozsączających.

- 1.2.33. Wody opadowe i roztopowe odprowadzać do środowiska pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w przepisach prawa dla parametrów dopuszczalnych zanieczyszczeń. W przypadku przekroczenia dopuszczalnych wartości substancji zanieczyszczających, zainstalować odpowiednie systemy podczyszczające.
- 1.2.34. Prace w obrębie koryt rzek i cieków prowadzić w sposób zapewniający swobodny przepływ wód w obrębie ww. koryt oraz ograniczający zaburzenia stosunków gruntowo-wodnych w rejonie koryt rzek i cieków, a także w sposób ograniczający zmętnienie wód w obrębie cieków i rzek.
- 1.2.35. Prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych. Ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji. Wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane.
- 1.2.36. Nie prowadzić prac w obrębie koryt rzek i cieków zasiedlonych przez ryby i minogi w okresie tarła ryb.
- 1.2.37. Należy zabezpieczyć koryta cieków powierzchniowych poprzez zastosowanie siatek i mat zabezpieczających.
- 1.2.38. Podczas realizacji inwestycji zapewnić stały nadzór malakologa, ichtiologa, herpetologa, entomologa, chiropterologa, ornitologa, teriologa, fitosocjologa/botanika oraz dendrologa.
- 1.2.39. Do zadań nadzoru malakologicznego należy w szczególności:
- bieżąca weryfikacja metodyki poszczególnych prac poprzez ustalenie szczegółowego harmonogramu prac, szybkie reagowanie i ewentualne, okresowe wstrzymanie prac budowlanych w przypadku zaobserwowania niekorzystnego wpływu prac budowlanych na siedliska czy populację gatunków chronionych, podejmowanie działań minimalizujących straty w środowisku w dostosowaniu do panujących warunków i możliwości technologicznych.
- 1.2.40. Do zadań nadzoru ichtiologicznego należy w szczególności:
- nadzór nad pracami wykonawcy pod kątem prawidłowości wypełnienia warunków decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
 - bieżąca weryfikacja metodyki poszczególnych prac poprzez ustalenie szczegółowego harmonogramu prac, szybkie reagowanie i ewentualne, okresowe wstrzymanie prac budowlanych w przypadku zaobserwowania niekorzystnego wpływu prac budowlanych na siedliska czy populację gatunków chronionych, podejmowanie działań minimalizujących straty w środowisku w dostosowaniu do panujących warunków i możliwości technologicznych,
 - wydawanie opinii potwierdzających brak negatywnego wpływu planowanych prac na ichtiofaunę w przypadku realizacji prac budowlanych w obrębie cieków wodnych w okresie tarła ryb, tj. od 1 marca do 15 lipca.
- 1.2.41. Do zadań nadzoru herpetologicznego należy w szczególności:
- zapewnienie bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz wykrywanie i sprawne neutralizowanie zagrożeń dla herpetofauny,
 - kontrolowanie zgodności realizacji prac z warunkami decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
 - nadzór nad niszczeniem siedlisk płazów przy zachowaniu przepisów odrębnych,
 - odłów płazów i gadów z terenu przedsięwzięcia oraz przenoszenie ich na siedliska zastępcze w miejsca zlokalizowane poza granicami zamierzenia, wyznaczone z uwzględnieniem wymagań siedliskowych przenoszonych gatunków przy zachowaniu przepisów odrębnych,
 - określanie dokładnego terminu montażu tymczasowych wygradzeń i szczegółowej lokalizacji ich przebiegu (na podstawie odnotowanej migracji płazów), w tym konieczności stosowania wiaderek jako pułapek łownych oraz nadzór nad prawidłowym ich wykonaniem i funkcjonowaniem,
 - modyfikowanie odcinków wygradzeń tymczasowych w odniesieniu do rzeczywistych potrzeb w czasie prowadzenia prac i kontrola ich szczelności,

- dokonywanie przeglądu terenu przedsięwzięcia oraz jego sąsiedztwa pod kątem tworzących się nowych siedlisk rozrodczych i przebiegu nowych szlaków migracji; w przypadku takiej konieczności zalecanie dodatkowego ogrodzenia płotkami tymczasowymi także innych lokalizacji, które w opinii nadzoru stanowić będą miejsca potencjalnie narażone na wtargnięcie płazów na plac budowy,
- kontrola zabezpieczenia wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt i kontrola wszelkich zastoisk wody w celu nie dopuszczenia do rozrodu płazów w tych miejscach, tym bardziej zasypania ich jaj, kijanek i postaci dorosłych, a w razie potrzeby ewakuacja, w tym przeniesienie ich poza rejon prowadzenia prac,
- wskazywanie nowo odnotowanych stanowisk herpetofauny, koniecznych do translokacji i zniszczenia; uzyskiwanie, w razie konieczności, decyzji derogacyjnych na odstąpienie od zakazów w zakresie płazów i gadów.

1.2.42. Do zadań nadzoru entomologicznego należy w szczególności:

- zapewnienie bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz wykrywanie i sprawne neutralizowanie zagrożeń dla entomofauny,
- wskazywanie siedlisk i stanowisk bezkręgowców nowo odnotowanych, uzyskiwanie w razie konieczności decyzji derogacyjnych na odstąpienie od zakazów obowiązujących wobec gatunków chronionych,
- kontrolowanie zgodności realizacji prac z warunkami decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
- nadzór nad wycinką drzew w szczególności w kierunku możliwości zasiedlenia ich przez pachnicę dębową,
- nadzór nad prawidłowym wykonaniem działań minimalizujących w przypadku konieczności usunięcia drzewa zasiedlonego przez pachnicę dębową,
- nadzór nad przenoszeniem stwierdzonych na obszarze budowy osobników entomofauny (np. pachnicy dębowej, mrowisk mrówek *Formica spp.*) w lokalizacje zastępcze poza granicami przedsięwzięcia, wyznaczone z uwzględnieniem wymagań siedliskowych przenoszonych gatunków przy zachowaniu przepisów odrębnych.

1.2.43. Do zadań nadzoru ornitologicznego należy w szczególności:

- zapewnienie bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz wykrywanie i sprawne neutralizowanie zagrożeń dla ornitofauny,
- wskazywanie siedlisk i stanowisk ptaków nowo odnotowanych, uzyskiwanie w razie konieczności decyzji derogacyjnych na odstąpienie od zakazów obowiązujących wobec chronionych gatunków ptaków,
- kontrolowanie zgodności realizacji prac z warunkami decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
- nadzór nad odhumusowaniem oraz wycinką drzew w okresie lęgowym ptaków,
- regularne kontrole terenowe, nie mniej niż 2 razy w tygodniu, w okresie lęgowym w celu wykrycia, likwidacji niebezpiecznych i tymczasowych siedlisk dla ptaków podejmujących próby gniazdowania.

1.2.44. Do zadań nadzoru teriologicznego należy w szczególności:

- zapewnienie bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz wykrywanie i sprawne neutralizowanie zagrożeń dla teriofauny,
- kontrolowanie zgodności realizacji prac z warunkami decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
- wskazywanie siedlisk i stanowisk ssaków nowo odnotowanych, uzyskiwanie w razie konieczności decyzji derogacyjnych na odstąpienie od zakazów obowiązujących wobec chronionych gatunków ssaków,
- regularne kontrole terenowe, nie mniej niż 2 razy w tygodniu, w okresie rozrodczym w celu wykrycia, identyfikacji i zabezpieczenia nowo powstałych siedlisk ssaków podejmujących próby rozrodu, budowy tam, żeremi lub innych schronień itp. do czasu ich opuszczenia przez zwierzęta,
- kontrola wykopów, studzienek oraz innych miejsc mogących stanowić pułapki dla zwierząt; znajdujące się w nich zwierzęta należy niezwłocznie odławiać przy pomocy

siatek lub podbieraków i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić w miarę możliwości bezpośrednio przed zasypywaniem wykopów,

- bieżące, o ile zaistnieje taka potrzeba, modyfikowanie lokalizacji wygrodzeń tymczasowych w odniesieniu do rzeczywistych potrzeb w czasie prowadzenia prac i kontrola ich szczelności.

1.2.45. Do zadań nadzoru chiropterologicznego należy w szczególności:

- zapewnienie bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz wykrywanie i sprawne neutralizowanie zagrożeń dla chiropterofauny,
- kontrolowanie zgodności realizacji prac z warunkami decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
- nadzór przy wycince drzew, w związku z możliwością wykorzystywania ich przez nietoperze jako schronienie.

1.2.46. Do zadań nadzoru fitosocjologicznego/botanicznego należy w szczególności:

- zapewnienie bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych oraz wykrywanie i sprawne neutralizowanie zagrożeń dla stanowisk chronionych gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych,
- kontrolowanie zgodności realizacji prac z warunkami decyzji środowiskowej oraz decyzji derogacyjnych wydanych na podstawie przepisów odrębnych,
- podejmowanie decyzji o konieczności zastosowania dodatkowych działań minimalizujących (np. ogrodzeń tymczasowych),
- wskazywanie stanowisk gatunków chronionych, koniecznych do przesadzenia, zabezpieczenia lub zniszczenia oraz uzyskiwanie, w razie konieczności, decyzji derogacyjnych na odstępstwa od zakazów w zakresie chronionych gatunków roślin,
- wskazywanie płatów siedlisk przyrodniczych objętych ochroną oraz podejmowanie odpowiednich działań zabezpieczających oraz uzyskiwanie, w razie konieczności, decyzji derogacyjnych na odstępstwa od zakazów.

1.2.47. Do zadań nadzoru dendrologicznego należy w szczególności:

- nadzór na wykonaniu zabezpieczeń dotyczących drzew i krzewów znajdujących się w strefie spodziewanych oddziaływań pośrednich (zmiana stosunków wodnych, wzrost antropopresji spowodowanej przemieszczaniem się maszyn i pojazdów podczas prowadzenia prac przygotowawczych i budowlanych, miejsc składowania materiałów budowlanych, mas ziemnych i odpadów oraz miejsc postoju maszyn i pojazdów itp.),
- kontrola stanu ww. zabezpieczeń i ewentualna ich modyfikacja w przypadku rozpoznania nowych zagrożeń,
- kontrola stanu zdrowotnego drzew i krzewów objętych planowanymi zabezpieczeniami do czasu zakończenia budowy oraz projektowanych nasadzeń, a w razie konieczności objęcie ich niezbędnym zakresem prac pielęgnacyjnych, w tym również wymianę na nowe nasadzenia w razie stwierdzenia nieprzyjęcia się poszczególnych egzemplarzy,
- dobór składu gatunkowego planowanych nasadzeń drzew i krzewów z uwzględnieniem pokroju i docelowych gabarytów poszczególnych gatunków i ich odmian,
- nadzór nad pracami w sąsiedztwie pomników przyrody.

1.2.48. Przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody.

1.2.49. Należy zapewnić wykorzystanie pozyskanego humusu i mas ziemnych na miejscu (przy pracach wykończeniowych). W tym celu zaleca się składowanie humusu w pryzmach, w sposób uniemożliwiający mieszanie go z gruntem macierzystym. Miejsca magazynowania mas ziemnych należy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem, najeżdżaniem przez pojazdy budowlane oraz zakładaniem ptasich gniazd (np. jaskółki brzegówki) – poprzez formowanie łagodnych skarp o nachyleniu nie większym niż 65 stopni, w przypadku braku możliwości

- utrzymania takiego nachylenia nadzór ornitologiczny winien dokonywać w okresie od 1 kwietnia do końca sierpnia regularnych i częstych kontroli terenowych tych miejsc, nie mniej niż 2 razy w tygodniu, w celu niedopuszczenia do zbudowania gniazd przez ptaki.
- 1.2.50. Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy wyznaczyć i oznaczyć w terenie, w sposób dobrze widoczny, granice pomiędzy zajmowanym pod inwestycję terenem, a częścią, na której znajdują się płaty siedlisk przyrodniczych i stanowiska roślin chronionych. Działania należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym z zastosowaniem przepisów odrębnych.
 - 1.2.51. Wszelkie prace wykonywane w 15 m strefie ochronnej pomników przyrody należy prowadzić pod nadzorem dendrologicznym, zgodnie z przepisami obowiązującymi dla tej formy ochrony przyrody. Wszelkie prace w strefie pomników przyrody prowadzić po uzgodnieniu z organem nadzorującym daną formę ochrony przyrody.
 - 1.2.52. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wszelkie prace należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu ornitologii i chiropterologii, poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia), dopuszcza się prowadzenie wycinki drzew i krzewów w sezonie lęgowym ptaków po dokonaniu przez nadzór przyrodniczy bezpośrednio przed podjęciem prac (maksymalnie 3 dni) weryfikacji co do braku występowania czynnych (zasiedlonych) siedlisk gatunków podlegających ochronie.
 - 1.2.53. Podczas prowadzenia prac najbliższe położone drzewa i krzewy przeznaczone do adaptacji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem przez maszyny i pojazdy, zgodnie ze sztuką ogrodniczą, np. poprzez wykonanie szalunku z desek drewnianych, mat trzcinowych lub słomianych.
 - 1.2.54. Prace w granicach cieków należy wykonywać poza okresem tarła ryb, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. Dopuszcza się prace w okresie tarła, o ile nadzorujący prace ichtiolog każdorazowo wyrazi opinię wskazującą jednoznacznie na brak negatywnego wpływu planowanych prac na ichtiofaunę.
 - 1.2.55. Prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający powstawanie zastoisk i zalewisk, które mogą być wykorzystywane przez płazy, jako siedliska rozrodcze.
 - 1.2.56. Należy zabezpieczyć teren budowy przed wtargnięciem na niego płazów i gadów oraz małych ssaków.
 - 1.2.57. Wszelkie „pułapki”, tj. m.in. wykopy, czy odkryte elementy betonowe, należy zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich małych zwierząt. Wykopy czy odkryte elementy (np. otwarte studzienki) należy pozostawiać otwartymi możliwie jak najkrócej i pod koniec każdego dnia roboczego zabezpieczać poprzez przykrycie materiałem sztywnym (np. deski, płyty wiórowe) lub poprzez zastosowanie tymczasowego szczelnego ogrodzenia. Przy braku takiej możliwości należy dokonywać systematycznego przeglądu takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt, przy zachowaniu przepisów odrębnych.
 - 1.2.58. W trakcie prowadzenia prac budowlanych, gdy zaistnieje taka konieczność, należy umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych.
 - 1.2.59. Na placach budowy, a także podczas eksploatacji inwestycji należy stosować oświetlenie charakteryzujące się parametrem ULR (ang. Upward Light Ratio) zbliżonym do 0, co wyeliminuje zagrożenie powstawania zjawiska zanieczyszczenia świetlnego. Oprawy oświetleniowe powinny zostać wyposażone w źródło światła o ciepłej barwie, najlepiej typu LED, przy czym parametr barwy światła (CCT) powinien mieścić się w zakresie 2700-3000 K. Ponadto o ile to możliwe lampy należy wyposażyć w reduktory mocy zmniejszające emisję światła w okresach o niewielkim ruchu. Obudowy lamp należy stosować szczelne i uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką.
 - 1.2.60. W przypadku potwierdzenia na etapie budowy konieczności zniszczenia stanowisk chronionych gatunków roślin m.in. między km ok. 15+540, a km ok. 16+300, pojedyncze skupiska kocanki piaskowej oraz bielistki siwej, prace należy prowadzić po zastosowaniu przepisów odrębnych.
 - 1.2.61. Prace w granicach rezerwatu przyrody Świder związane z realizacją nowego mostu należy prowadzić z zachowaniem poniższych warunków:

- 1.2.61.1. światło nowo budowanego, jednoprzęsłowego mostu dla 4 toru będzie takie samo, jak istniejącego mostu,
- 1.2.61.2. zaplecze techniczne budowy, zakwaterowanie robotników oraz bazę materiałowo-sprzętową zlokalizować poza terenem rezerwatu,
- 1.2.61.3. plac budowy wyposażać w przenośne toalety i kontenery na odpady typu komunalnego,
- 1.2.61.4. do wykonania prac zastosować sprawne technicznie maszyny i urządzenia, w celu wyeliminowania niebezpieczeństwa skażenia wody i gleby,
- 1.2.61.5. teren budowy winien być wyposażony w maty i środki absorpcyjne służące do miejscowej i szybkiej neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi,
- 1.2.61.6. podczas budowy nowych obiektów budowlanych nad korytem rzeki, należy zastosować podesty i osłony zabezpieczające oraz kurtyny osłaniające celem ochrony ekosystemu rzeki przed zanieczyszczeniami,
- 1.2.61.7. prace związane z obróbką elementów mostu wraz z impregnacją wykonywać poza terenem rezerwatu,
- 1.2.61.8. prace prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6:00-22:00),
- 1.2.61.9. prace prowadzić bez ingerencji w koryto ciekłu,
- 1.2.61.10. do umocnienia brzegów rzeki w rejonie inwestycji wykorzystać materiały pochodzenia naturalnego, a prace prowadzić w taki sposób, aby brzegi rzeki pozostały w jak najmniejszym stopniu zmienione,
- 1.2.61.11. dla nowo budowanego mostu pod tor 4 zabezpieczenie skarp brzegowych wykonać z geowłókniny pokrytej narzutem kamiennym z kamienia łamanego ciężkiego o średnicy 20–30 cm, klinowanego drobniejszą frakcją kamieni ułożonych w płótkach faszynowych w kracie 1m x 1m,
- 1.2.61.12. zabezpieczenie skarp brzegowych będzie obejmowało swym zasięgiem odcinek brzegu rzeki pomiędzy 27 m powyżej i poniżej mostów,
- 1.2.61.13. dla nowo budowanego mostu podpory oraz stożki nasypowe przy przyczółkach zostaną umocnione ażurowymi płytami betonowymi,
- 1.2.61.14. położenie sieci teletechnicznej wykonać metodą przewiertu sterowanego pod dnem rzeki Świder, a komora startowa i końcowa przewiertu zostaną zlokalizowane poza granicami rezerwatu,
- 1.2.61.15. sieć kablowa średniego napięcia SN będzie przebiegać po konstrukcji mostu,
- 1.2.61.16. prace prowadzić przy niskich stanach wody,
- 1.2.61.17. podczas prac należy zapewnić rybom możliwość swobodnego przemieszczania się,
- 1.2.61.18. wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, a przed przystąpieniem do wycinki zostanie przeprowadzona kontrola pod kątem ich zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt (np. ptaki, nietoperze) - w sytuacji ich odnalezienia wycinka zostanie wstrzymana, do czasu uzyskania stosownego zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody,
- 1.2.61.19. drzewa rosnące w sąsiedztwie terenu objętego pracami zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi,
- 1.2.61.20. kanalizacja deszczowa będzie odprowadzała wodę z torowisk i przyczółków obiektów inżynierskich poza obszar rezerwatu,
- 1.2.61.21. po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany bez zbędnej zwłoki,
- 1.2.61.22. w ramach kompensacji strat spowodowanych wycinką drzew w rezerwacie Świder, wnioskodawca przeprowadzi pod nadzorem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie odtworzenie siedlisk przyrodniczych w rezerwatach przyrody *Mosty Kalińskie* i *Sadkowice*:
 - w rezerwacie przyrody *Sadkowice*, na powierzchni 0,70 ha, przez okres co najmniej 5 lat dwukrotnie w ciągu jednego roku, wczesną wiosną i późną jesienią, będą usuwane krzewy i podrosty drzew z wyjątkiem jałowca, w taki sposób, aby pieńki po usuniętych egzemplarzach nie wystawały powyżej

- powierzchni gleby bardziej niż na 3 cm, a uzyskana w ten sposób biomasa usuwana będzie poza rezerwat przyrody,
- w rezerwacie przyrody *Mosty Kalińskie*, na powierzchni 8,6 ha, usunięte zostaną z łąk wszystkie drzewa i krzewy - następnie po 15 września przez okres co najmniej 5 lat wykaszane będą łąki z zastosowaniem wysokości koszenia 5-10 cm,
 - jednocześnie będzie prowadzony monitoring skuteczności wykonania zabiegów w rezerwach *Sadkowice* i *Mosty Kalińskie*, a sprawozdanie z realizacji tego działania będzie każdorazowo przedkładane Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w postaci rocznego raportu, nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego,
- 1.2.61.23.** o szczegółowych terminach prowadzonych robót należy informować Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie,
- 1.2.61.24.** do dnia 28 lutego 2029 r. wnioskodawca złoży sprawozdanie z realizacji prac Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, do wiadomości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.
- 1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś:**
- 1.3.1.** Zaplecze budowy, drogi dojazdowe i technologiczne, zaplecza socjalno-biurowe, bazy materiałowe, miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, parkingi oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców, należy lokalizować w jak największym stopniu na terenach kolejowych lub w obrębie terenów już przekształconych antropogenicznie, w oparciu o istniejącą sieć dróg. Wskazane zagospodarowanie należy zlokalizować poza terenami zalewowymi, cennymi przyrodniczo, w tym m.in: stanowiskami roślin chronionych, poza terenami zadrzewionymi, w odległości minimum 2 m od rzutu korony drzew, które nie są przeznaczone do usunięcia, w odległości nie mniejszej niż 50 m od linii wałów lub brzegów cieków wodnych, a w przypadku Kanału Wawerskiego – ok. km 13+620, rowu bez nazwy – ok. km 16+313, rzeki Świder – ok. km 25+266 zaplecze budowy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m, w odległości min. 50 m od siedlisk płazów, w odległości min. 50 m od zbiorników wodnych o powierzchni powyżej 0,5 ha, poza obszarami wodno-błotnymi, tj. od km ok. 25+171 do km ok. 25+233 oraz od km ok. 25+267 do km ok. 25+312, poza kolejowymi obiektami inżynieryjnymi umożliwiającymi migrację zwierząt, poza obszarami o płytko występującym pierwszym poziomem wodonośnym, tj. na odcinkach od km ok. 13+100 do km ok. 14+000 oraz od km ok. 25+150 do km ok. 25+200 linii oraz poza strefami ochrony ujęć wód. Należy wprowadzić odpowiednie zabezpieczenie wyznaczonych miejsc poprzez utwardzenie i uszczelnienie podłoża, zaplecze wyposażać w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw i innych substancji ropopochodnych.
- 1.3.2.** W przypadku wykonywania zabezpieczeń akustycznych, należy rezygnować ze stosowania ekranów przezroczystych, na rzecz ekranów nieprzezroczystych lub ewentualnie matowych, barwnych lub pokrytych wzorem redukującym kolizje z ptakami. W przypadku konieczności użycia ekranów przezroczystych, należy je wyposażać w barwne pasy, najlepiej dodatkowo odbijające promienie UV (które są widzialne dla ptaków). Pionowe pasy odbijające promienie UV powinny mieć szerokość co najmniej 2 cm i powinny być oddalone od siebie nie więcej niż o 10 cm. Należy rozważyć możliwość wykonania ekranów akustycznych, na których będzie mogła rosnąć roślinność np. pnącza.
- 1.3.3.** Zaplecze budowy należy zlokalizować w możliwie jak największej odległości od zabudowy chronionej akustycznie. W przypadku konieczności realizacji zaplecza budowy w pobliżu ww. zabudowy, należy przewidzieć zabezpieczenia minimalizujące uciążliwości zaplecza budowy dla użytkowników tych budynków. Obiekty kubaturowe zaplecza budowy należy lokalizować w taki sposób, aby stanowiły elementy ekranujące dla najbardziej narażonych na hałas obiektów chronionych akustycznie.
- 1.3.4.** Należy opracować program gospodarki odpadami powstającymi w trakcie budowy, w tym odpadów niebezpiecznych, uwzględniający ich selektywną zbiórkę, przewidzieć miejsce zwałki mas ziemi pochodzącej z wykopów oraz ustalić trasy ich wywozu – trasę należy opracować

w sposób umożliwiający minimalizację negatywnego wpływu transportu na obiekty chronione akustycznie.

2. **Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.**
3. **Nakładam obowiązek wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej z zakresu ochrony przed hałasem.**

Ww. analiza porealizacyjna powinna obejmować pomiary hałasu dla punktów wskazanych w tabeli poniżej:

Receptor	Przeznaczenie terenu	Kilometraż	Strona LK7
169	MN	19+229	L
194	MN	20+330	P
224	MU	21+762	P
233	MW	22+189	P
247	MU	22+562	P
250	MU	22+644	P
266	MN	23+002	P
282	MN	23+446	L
308	MU	24+046	P
313	MU	24+194	P
326	MU	24+294	P
332	MN	25+041	P
348	MN	25+655	P
365	MN	26+050	P
502	MU	15+285	P
551	MN	19+189	L

Analizę porealizacyjną w zakresie hałasu należy wykonać po roku od oddania do użytkowania inwestycji i przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w formie drukowanej i na nośnikach cyfrowych w terminie do 18 miesięcy od dnia oddania do użytkowania inwestycji.

Po wykonaniu analizy porealizacyjnej, w przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie emisji hałasu, należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji. Jeżeli nie będzie możliwości technicznych, technologicznych i organizacyjnych, by zapobiec ewentualnym przekroczeniom dopuszczalnych poziomów hałasu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

4. **Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**
5. **Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

W dniu 9 grudnia 2019 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek z dnia 28 listopada 2019 r., znak: Nr IOS5-4425-17.8/2019, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

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

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

W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor pismem z dnia 9 stycznia 2020 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.2, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PPIS”) o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku wniósł o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 12 lutego 2020 r. Regionalny Dyrektor uzyskał opinię PPIS z dnia 7 lutego 2020 r., znak: ZNS.7121.1.2.2020.2.PŁ, stwierdzającą potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko w pełnym zakresie określonym w art. 66 ust. 1 ustawy ooś, ze szczególnym uwzględnieniem emisji hałasu związanej z funkcjonowaniem inwestycji.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 9 stycznia 2020 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.3, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, wniósł o uzgodnienie w drodze postanowienia, o którym mowa w art. 64 ust. 1c ustawy ooś. W dniu 22 stycznia 2020 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, oraz w dniu 27 stycznia 2020 r., Regionalny Dyrektor uzyskał opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (zwanego dalej „PGW WP”) z dnia 22 stycznia 2020 r., znak: WA.RZŚ.435.1.1.2020.IK, stwierdzającą konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia oraz określającą zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej „raportem ooś”).

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz biorąc pod uwagę opinie PPIS oraz PGW WP, Regionalny Dyrektor w dniu 24 marca 2020 r. wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.5, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres niezbędnego do wykonania raportu ooś na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, a także określił elementy wymagające szczegółowej analizy.

Działając zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy ooś, w dniu 13 listopada 2020 r. Regionalny Dyrektor wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.10, którym zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu ooś, o czym zawiadomił Strony obwieszczeniem z dnia 13 listopada

2020 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.11. Ww. obwieszczenie zostało nieprawidłowo wywieszone przez Urząd Miasta Józefowa. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor ponowił ww. obwieszczenie w Urzędzie Miasta Józefowa (obwieszczenie z dnia 15 czerwca 2021 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.13).

W dniu 25 marca 2022 r. przy piśmie z dnia 23 marca 2022 r., znak: IRRK1/3/4.2234.1.2022.IRE-00842-I, wnioskodawca przedłożył raport ooś. Tym samym ustąpiła przyczyna uzasadniająca zawieszenie postępowania. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor postanowieniem z dnia 28 marca 2022 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.14, podjął zawieszone postępowanie administracyjne.

W ww. raporcie inwestor przedstawił informację, że ze względu na uszczegółowienie rozwiązań projektowych związanych z projektami realizowanymi na analizowanym terenie tj. modernizacji linii kolejowej nr 7 oraz budowy drogi ekspresowej S2, zakres realizowanych prac związany z obiektami inżynierskimi/inżynierskimi uległ zawężeniu w stosunku do wersji projektu przedstawionego w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, stanowiącej załącznik do wniosku, na podstawie którego Regionalny Dyrektor wydał postanowienie, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres niezbędnego do wykonania raportu ooś na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, a także określił elementy wymagające szczegółowej analizy. Obecny zakres przedsięwzięcia nie uwzględnia już: rozbudowy wiaduktu kolejowego w km 19+733 – projekt wiaduktu kolejowego planowany jest do realizacji w ramach budowy drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy i uwzględnia już poszerzanie wiaduktu o dodatkowe prześła pod czwarty tor (wiadukt budowany jest przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad) oraz przebudowy przepustu w km 13+620 – przepust nad Kanalem Wawerskim planowany jest do przebudowy w ramach modernizacji linii kolejowej nr 7 (planowana jest rozbiórka istniejącego przepustu i wykonanie nowego, z uwzględnieniem rezerwy pod czwarty tor).

Po zapoznaniu się i szczegółowej analizie przedłożonej wraz z raportem ooś dokumentacji, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 11 kwietnia 2022 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.15, wezwał inwestora do uzupełnienia braków raportu ooś. W dniu 17 maja 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 17 maja 2022 r., znak: IRRK1/3/4.2234.1.3.2022.IRE-00842-I, przy którym wnioskodawca przekazał uzupełnienie raportu ooś oraz zaktualizowany dokument, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3a ustawy ooś. W ww. piśmie z dnia 17 maja 2022 r. wnioskodawca napisał m.in., że teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie uległ zmianie z uwagi na uszczegółowienie rozwiązań projektowych wynikające z potrzeby zaprojektowania ekranów akustycznych. Przedłożone uzupełnienie raportu ooś oraz mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zawierały braki. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 24 maja 2022 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.16, wezwał inwestora do ich uzupełnienia. W dniu 15 czerwca 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo, znak: IRRK1/3/4.2234.1.4.2022.IRE-00842-I, przekazujące uzupełnienie raportu ooś i uzupełnienie ww. mapy. Przedłożone uzupełnienie nie czyniło zadość wezwaniu. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 20 lipca 2022 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.17, ponownie wezwał inwestora do ich usunięcia. W dniu 19 sierpnia 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 19 sierpnia 2022 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.2 IR-22-435763, przekazujące wyjaśnienia oraz uzupełnienie ww. mapy. W dniu 6 września 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 6 września 2022 r., znak: IRRK1/3/4.2223.57.2022.IRE-00842-I.7 UNP: IR-22-475744, przy którym wnioskodawca przekazał uzupełnienie raportu ooś (dodatkowy egzemplarz raportu ooś). Uzupełnienie zawierało braki. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 24 października 2022 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.18, wezwał inwestora do uzupełnienia raportu ooś i ww. mapy. W dniu 6 grudnia 2022 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 5 grudnia 2022 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.9 IR-22-669330, przekazujące uzupełnienie raportu ooś i ww. mapy.

Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.19, wystąpił do PPIS o zajęcie stanowiska, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 8 marca 2023 r. (ePUAP) do Regionalnego Dyrektora wpłynęło wezwanie z dnia 20 lutego 2023 r., znak: ZNS.7123.20.2022.2.KK SW 08426/2023, którym PPIS wezwał Regionalnego Dyrektora do uzupełnienia raportu ooś. Dodatkowo PPIS w korespondencji ePUAP wyjaśnił, że: „Nadana w dniu 20 lutego 2023 r. korespondencja została skierowana na błędny adres skrytki e-puap tj. na GDOŚ.”.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.20, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie o zajęcie stanowiska, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 16 stycznia 2023 r. do tutejszego organu wpłynęło wezwanie z dnia 12 stycznia 2023 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK, którym PGW WP wezwał Regionalnego Dyrektora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu. Ponadto, w dniu 5 kwietnia 2023 r. (ePUAP) i 11 kwietnia 2023 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło wezwanie z dnia 4 kwietnia 2023 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK.2, którym PGW WP wezwał Regionalnego Dyrektora do uzupełnienia raportu ooś w zakresie aktualizacji zapisów raportu ooś w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych oraz jednolitych części wód podziemnych, na obszarze których zlokalizowane jest przedsięwzięcie oraz wskazał, że należy dokonać ich charakterystyki oraz przeanalizować wpływ przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych dla ww. jednolitych części wód – w związku z wejściem w życie z dniem 17 lutego 2023 r. drugiej aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1b ustawy ooś, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska (zwanym dalej „GDOŚ”) w zakresie istnienia rozwiązań alternatywnych realizacji przedsięwzięcia oraz przewidywanych działań mających na celu kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze rezerwatu przyrody - w przypadku inwestycji liniowych celu publicznego w ich części przebiegającej przez obszar rezerwatu przyrody lub w przypadku inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej o nieliniowym charakterze realizowanych na obszarze rezerwatu przyrody. Rozpatrywane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego w rozumieniu art. 6 pkt. 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, z późn. zm.) i jest inwestycją liniową. Przedmiotowa inwestycja w wariancie proponowanym przez wnioskodawcę przebiega przez Rezerwat Świder.

Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.21, wystąpił do GDOŚ o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 30 grudnia 2022 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, do tutejszego organu wpłynęło wezwanie GDOŚ z dnia 30 grudnia 2022 r., znak: DZP-WP.6205.118.2022.PW, o uzupełnienie przedstawionych dokumentów o wymaganą art. 77 ust. 2 pkt 2b) ustawy ooś opinię Regionalnego Dyrektora w przedmiotowej sprawie. Regionalny Dyrektor, pismem (ePUAP) z dnia 18 stycznia 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.23, przedstawił stanowisko, że raport ooś, wraz z jego uzupełnieniami, przesłany w załączeniu do wystąpienia Regionalnego Dyrektora z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.21, wymaga uzupełnienia w zakresie merytorycznym m.in. w zakresie przyrodniczym. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor wycofał ww. wystąpienie z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.21. W dniu 10 lutego 2023 r. (ePUAP) i 27 lutego 2023 r. przy piśmie z dnia 10 lutego 2023 r., znak: DZP-WP.6205.118.2022.PW.2, oraz w dniu 2 marca 2023 r., GDOŚ zwrócił przedmiotowy wniosek wraz z dokumentacją, celem jego uzupełnienia.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 23 marca 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.24, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia

braków merytorycznych raportu ooś w zakresie m.in. ochrony przed hałasem, w zakresie ochrony powietrza, w zakresie gospodarki odpadami, w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000, w zakresie zgodności raportu ooś z art. 66 ustawy ooś oraz w zakresie wskazanym w wezwaniu PPIS z dnia 20 lutego 2023 r., znak: ZNS.7123.20.2022.2.KK SW 08426/2023, i w wezwaniu PGW WP z dnia 12 stycznia 2023 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK, oraz do złożenia wyjaśnień do wniosku. Ponadto, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 5 kwietnia 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.25, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu PGW WP z dnia 4 kwietnia 2023 r. i jednocześnie poinformował, że kwestie wskazane w wezwaniu z dnia 23 marca 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.24, pozostają aktualne. Przedmiotowe uzupełnienie (aneks nr 1 do raportu ooś) wpłynęło do tutejszego organu w dniu 21 czerwca 2023 r. przy piśmie z dnia 9 czerwca 2023 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.22 IR-23-388827. W związku z brakami w ww. uzupełnieniu, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 18 września 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.26, wezwał inwestora do uzupełnienia aneksu nr 1 do raportu ooś. Uzupełnienie aneksu nr 1 do raportu ooś wpłynęło do tutejszego organu w dniu 29 września 2023 r. przy piśmie z dnia 27 września 2023 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.25 UPB: IR-23-654898. W związku z brakami, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 11 października 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.27, ponownie wezwał inwestora do uzupełnienia dokumentacji. W dniu 26 stycznia 2024 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 24 stycznia 2024 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.36 UNP: IR-24-57935, przy którym wnioskodawca przekazał uzupełniony jednolity raport ooś. W związku z przedłożonym wraz z uzupełnieniem dodatkowym dokumentem (odniesieniem do uwag), Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 8 lutego 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.28, wezwał inwestora do wyjaśnień w jakim celu zawarto dodatkowe informacje w treści ww. pisma z dnia 24 stycznia 2024 r. – czy ww. pismo stanowi uzupełnienie raportu ooś, czy też inne materiały dodatkowe inwestora (np. omyłkowo załączone notatki wewnętrzne inwestora). W dniu 14 lutego 2024 r. (ePUAP) przy piśmie, znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.40 UNP: IR-24-119255, inwestor złożył wyjaśnienia, z których wynika, że w piśmie z dnia 24 stycznia 2024 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.36 UNP: IR-24-57935, omyłkowo znalazły się fragmenty wewnętrznych notatek inwestora, których przekazanie nie było jego intencją oraz wniósł o procedowanie postępowania bez uwzględnienia omyłkowo zamieszczonych notatek i potraktowanie pisma inwestora jako przekazującego jednolity raport ooś.

Po skompletowaniu materiału dowodowego w sprawie, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 15 lutego 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.29, przekazał PPIS uzupełnienia raportu ooś w odpowiedzi na wezwanie z dnia 20 lutego 2023 r., znak: ZNS.7123.20.2022.2.KK SW 08426/2023, oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska, zgodnie z wystąpieniem własnym z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.19.

Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 15 lutego 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.30, przekazał PGW WP uzupełnienia raportu ooś w odpowiedzi na wezwanie z dnia 12 stycznia 2023 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK, oraz wezwanie z dnia 4 kwietnia 2023 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK.2, oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska, zgodnie z wystąpieniem własnym z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.20.

W dniu 16 lutego 2024 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 14 lutego 2024 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.39 UNP: IR-24-117977, przekazujące postanowienie GDOŚ z dnia 6 lutego 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.6, którym zmienił w części treść decyzji GDOŚ z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.5, o zezwoleniu „na odstępowanie od zakazów, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1, 3, 5, 6, 7, 9, 15, 18, 20 oraz 22 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, ze zm.), w związku z realizacją inwestycji liniowej celu publicznego polegającej na przebudowie istniejącego mostu kolejowego, budowie nowych mostów kolejowych pod dodatkowe tory 3 i 4, zabezpieczeniu skarp brzegowych, a także budowie i przebudowie sieci teletechnicznej oraz elektroenergetycznej, w obrębie dz. ew. nr 1/2, 1/3 i 4 (obręb nr 258, gm. Otwock) oraz dz. ew. nr 59 (obręb nr 50, gm. Józefów), a także dz. ew. nr 1/8 i 35 (obręb nr 49, gm. Józefów), w granicach rezerwatu przyrody *Świder*”. Jednocześnie w ww. piśmie z dnia 14 lutego

2024 r. inwestor wyjaśnił, iż ww. postanowienie GDOŚ nie ma wpływu na zapisy zawarte w przedłożonym jednolitym raporcie ooś, złożonym do tutejszego organu w dniu 26 stycznia 2024 r.

W związku z tym, że przedłożony w dniu 26 stycznia 2024 r. jednolity raport ooś zawierał m.in. załącznik nr 2 do raportu ooś, stanowiący integralną część ww. raportu, który obejmuje swoim zakresem ww. decyzję GDOŚ z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.5, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 22 lutego 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.32, wezwał inwestora do uzupełnienia ww. załącznika nr 2 do raportu ooś o ww. postanowienie GDOŚ z dnia 6 lutego 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.6. Przedmiotowe uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu w dniu 1 marca 2024 r. przy piśmie z dnia 29 lutego 2024 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.44 IR-24-158386.

W związku z wpływem ww. uzupełnienia załącznika nr 2 do raportu ooś, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 4 marca 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.33, przekazał PPIS uzupełnienie raportu ooś oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska, zgodnie z wystąpieniem własnym z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.19. W dniu 6 maja 2024 r. (ePUAP) Regionalny Dyrektor uzyskał stanowisko PPIS z dnia 6 maja 2024 r., znak: ZNS.7123.20.2022.4.KK, pozytywnie opiniujące ww. przedsięwzięcie i zgłaszające warunki dla jego realizacji. Część uwag PPIS została uwzględniona w całości i określona w pkt 1.2.1., 1.2.3., 1.3.3. i 1.3.4. sentencji niniejszej decyzji. Warunek PPIS dotyczący prowadzenia prac budowlanych został uwzględniony w całości oraz uszczegółowiony przez tutejszy organ i wskazany w pkt 1.2.2. sentencji niniejszej decyzji. Ponadto PPIS stwierdził konieczność wykonania zaleceń dotyczących minimalizacji negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez realizację ekranów akustycznych, a także konieczność opracowania analizy porealizacyjnej obejmującej pomiary kontrolne w zakresie poziomu hałasu. Ww. zalecenia dotyczące budowy ekranów zostały uszczegółowione zgodnie z treścią raportu ooś i jego uzupełnień i znalazły odzwierciedlenie w pkt 1.2.9. sentencji niniejszej decyzji. Warunek PPIS dotyczący konieczności opracowania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu został uszczegółowiony i określony w pkt 3. sentencji niniejszej decyzji. Dodatkowo PPIS wskazał warunek dotyczący parametrów paneli akustycznych zastosowanych ekranów, który został uwzględniony w części oraz, z uwagi na jego zbyt ogólny charakter, doprecyzowany i uszczegółowiony przez tutejszy organ i określony w pkt 1.2.11. sentencji niniejszej decyzji.

W związku z wpływem ww. uzupełnienia załącznika nr 2 do raportu ooś, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 4 marca 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.34, przekazał PGW WP uzupełnienie raportu oraz zwrócił się o zajęcie stanowiska, zgodnie z wystąpieniem własnym z dnia 19 grudnia 2022 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.20. W dniu 22 marca 2024 r. oraz 26 kwietnia 2024 r. Regionalny Dyrektor uzyskał stanowisko PGW WP z dnia 19 marca 2024 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK/IK.3. Stanowisko PGW WP uzgadnia realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określa istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, które w całości przeniesiono do sentencji niniejszej decyzji i uwzględniono w pkt 1.2.17. –1.2.36. oraz w pkt 2. i pkt 4.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 26 kwietnia 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.37, wystąpił do GDOŚ o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Wraz z ww. wystąpieniem do GDOŚ została przekazana m.in. opinia przyrodnicza Regionalnego Dyrektora z dnia 24 kwietnia 2024 r., znak: WPN-II.6331.267.2022.AK.5. W dniu 13 maja 2024 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, do tutejszego organu wpłynęło wezwanie GDOŚ z dnia 12 maja 2024 r., znak: DZP-WP.6205.51.2024.AL, o uzupełnienie przedstawionych dokumentów o opinię Regionalnego Dyrektora w przedmiotowej sprawie wymaganą art. 77 ust. 2 pkt 2b) ustawy ooś. W odpowiedzi na ww. wezwanie, Regionalny Dyrektor, pismem (ePUAP) z dnia 23 maja 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.39, wskazał, że przy piśmie z dnia 26 kwietnia 2024 r., znak:

WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.37, przekazano komplet dokumentów, w tym opinię przyrodniczą z dnia 24 kwietnia 2024 r., znak: WPN-II.6331.267.2022.AK.5, oraz jednocześnie ponownie przesłał ww. opinię przyrodniczą. W dniu 5 czerwca 2024 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, do tutejszego organu wpłynęło postanowienie GDOŚ z dnia 4 czerwca 2024 r., znak: DZP-WP.6205.51.2024.AL, którym GDOŚ uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia w granicach rezerwatu przyrody *Świder*, w obrębie dz. ew. nr 1/2, 1/3 i 4 (obręb nr 258, gm. Otwock) oraz dz. ew. nr 59 (obręb nr 50, gm. Józefów), a także dz. ew. nr 1/8 i 35 (obręb nr 49, gm. Józefów), przy zachowaniu warunków wskazanych w ww. postanowieniu. Warunki GDOŚ zostały uwzględnione w części ze względu na to, że inwestycja polega na budowie tylko czwartego toru, doprecyzowane oraz określone w pkt 1.2.61. sentencji niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 8 lipca 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.40, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków merytorycznych raportu ooś w zakresie ochrony przed hałasem. Przedmiotowe uzupełnienie („Załącznik 1 – Wyjaśnienia do pisma WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.40”) wpłynęło do tutejszego organu w dniu 19 lipca 2024 r. przy piśmie z dnia 17 lipca 2024 r., znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.57 UNP: IR-24-512550.

Po skompletowaniu materiału dowodowego w sprawie, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 1 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.41, wystąpił do PPIS o zajęcie stanowiska, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 28 sierpnia 2024 r. (ePUAP) do Regionalnego Dyrektora wpłynęło pismo z dnia 27 sierpnia 2024 r., znak: ZNS.7123.20.2022.5.KK, którym PPIS podtrzymał stanowisko wyrażone w opinii własnej z dnia 6 maja 2024 r., znak: ZNS.7123.20.2022.4.KK.

Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 1 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.42, wystąpił do PGW WP o zajęcie stanowiska, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 19 sierpnia 2024 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 12 sierpnia 2024 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK/IK.4, którym PGW WP podtrzymał stanowisko własne wyrażone w postanowieniu z dnia 19 marca 2024 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK/IK.3.

Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 1 sierpnia 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.43, wystąpił do GDOŚ o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia, w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. W dniu 13 września 2024 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, do tutejszego organu wpłynęło pismo z dnia 13 września 2024 r., znak: DZP-WP.6205.51.2024.AL.1, którym GDOŚ podtrzymał stanowisko własne wyrażone w postanowieniu z dnia 4 czerwca 2024 r., znak: DZP-WP.6205.51.2024.AL.

W raporcie ooś przeanalizowano warianty realizacji przedsięwzięcia:

- W1 (wariant proponowany przez wnioskodawcę do realizacji) – wariant zakłada rozbudowę LK 7 o czwarty tor na odcinku Warszawa Wawer – Otwock wraz z realizacją 3 obiektów inżynierskich (budową wiaduktu kolejowego w km 16+084, budową przepustu kolejowego w km 16+315, budową mostu nad rzeką Świder w km 25+271);
- W2 (racjonalny wariant alternatywny) – wariant zakłada rozbudowę LK 7 o czwarty tor na odcinku Warszawa Wawer – Otwock wraz z realizacją 4 obiektów inżynierskich (budową wiaduktu kolejowego w km 16+084, budową przepustu kolejowego w km 16+315, rozbiórką istniejącego i budową nowego wiaduktu drogowego w km 24+886 wraz z nowym odcinkiem drogi łączącym ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską w Józefowie, budową mostu nad rzeką Świder w km 25+271).

Wariant W1 (wariant proponowany przez wnioskodawcę do realizacji, inwestycyjny):

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

- budowę układów torowych z podtorzem i robotami okołotorowymi;

- budowę odwodnienia układu torowego;
- usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu;
- przebudowę i budowę sieci i urządzeń kolidujących z inwestycją;
- rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich tj.:
 - budowę wiaduktu kolejowego w km 16+084,
 - budowę przepustu kolejowego w km 16+315,
 - budowę mostu w km 25+271,
- budowę nowych kabli telekomunikacyjnych oraz urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę nowej sieci trakcyjnej oraz systemu ochrony przeciwporażeniowej i ziemnozwarciowej;
- budowę nowoczesnych urządzeń SRK;
- budowę ekranów akustycznych.

Planowane przedsięwzięcie, tj. budowa czwartego toru, rozpoczynać się będzie przed stacją Warszawa-Wawer w km 11+172, a zakończy się za przystankiem osobowym Świder w km ok. 26+056 linii kolejowej nr 7, gdzie zostanie włączony do torów stacyjnych stacji Otwock. W wariantcie inwestycyjnym, z uwagi na uwarunkowania ekonomiczne i środowiskowe, pozostawiono istniejący wiadukt drogowy w km ok. 24+886 LK 7. Skrajnia budowli pantografu dla linii zelektryfikowanych, tj. odległość od główki szyny do dołu konstrukcji obiektu normatywnie wynosi 6900 mm. Istniejący obiekt zapewni zachowanie pomniejszonej skrajni pionowej tj. ok. 6100 mm (odległość od główki szyny do dołu istniejącej konstrukcji wiaduktu w ciągu ul. Jarosławskiej w Józefowie), co jest dopuszczalne obowiązującymi przepisami. Wybór przedmiotowego rozwiązania jest optymalny ze względów technicznych, ekonomicznych oraz uwarunkowań środowiskowych.

Wariant W2 (racjonalny wariant alternatywny):

Wariant alternatywny sytuacyjnie niemal w całości pokrywa się z wariantem inwestycyjnym. Jedynie w miejscu, gdzie linia kolejowa krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 721 (ul. Jarosławska w Józefowie) w km ok. 24+886 LK 7 w wariantcie alternatywnym zakłada się rozbiórkę istniejącego wiaduktu drogowego i budowę nowego obiektu. Nowo projektowany obiekt zapewni zastosowanie normatywnej skrajni, tj. 6900 mm, zgodnej z obowiązującymi przepisami.

Z budową nowego wiaduktu wiąże się konieczność przebudowy ul. Jarosławskiej w Józefowie, stanowiącej dojazd do wiaduktu, wraz z przyległymi drogami lokalnymi (ul. Wronia, ul. Wiązowska). Niweleta drogi w okolicy wiaduktu zostanie podniesiona o ok. 90 cm w stosunku do istniejącej, co pociąga za sobą konieczność przebudowy nasypu. Podnóże nasypu drogowego zostanie odsunięte o ok. 1,5 m na tereny przyległe względem stanu istniejącego. Spowoduje to konieczność przebudowy infrastruktury drogowej i infrastruktury technicznej w okolicy nasypu drogowego. Konieczne będzie również wywłaszczenie dodatkowych działek (lub ich części) oraz zmiana lokalizacji istniejących ogrodzeń i wjazdów do posesji. Przy przebudowie układu drogowego wskazane jest wykonanie nowego odcinka drogi, łączącego ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską, umożliwiającego bezkolizyjną komunikację między tymi dwiema przecinającymi się ulicami, co uwzględniono w wariantcie alternatywnym.

W związku z budową nowego wiaduktu wraz z układem komunikacyjnym, w jego otoczeniu, w stosunku do wariantu W1, wystąpi konieczność dodatkowej wycinki kolidujących drzew, krzewów, zadrzewień, zarówno wzdłuż dróg i posesji prywatnych, jak i zadrzewień na gruntach leśnych.

Zakres prac analizowanych wariantów obejmuje m.in.:

Elementy porównawczy	Wariant realizacyjny W1	Wariant alternatywny W2
Prędkość	Pociągi osobowe - do 160 km/h Pociągi towarowe - do 120 km/h	Pociągi osobowe - do 160 km/h Pociągi towarowe - do 120 km/h

Elementy porównawczy	Wariant realizacyjny W1	Wariant alternatywny W2
Prace torowe	Budowa układów torowych z podtorzem i robotami okółotorowymi dla czwartego toru (tor nr 3) rozpoczynającego się przed stacją Warszawa-Wawer w kilometrze 11+172 linii kolejowej nr 7, do kilometra 26+056 linii kolejowej nr 7.	Budowa układów torowych z podtorzem i robotami okółotorowymi dla czwartego toru (tor nr 3) rozpoczynającego się przed stacją Warszawa-Wawer w kilometrze 11+172 linii kolejowej nr 7, do kilometra 26+056 linii kolejowej nr 7.
Skrajnia pionowa dla wiaduktu drogowego w km ok. 24+886 LK 7	Pomniejszona tj. 6100 mm	Normatywna tj. 6900 mm
Obiekty inżynierskie i konstrukcje inżynierskie	– budowa wiaduktu kolejowego km 16+084, – budowa przepustu kolejowego w km 16+315, – budowa mostu w km 25+271;	– budowa wiaduktu kolejowego km 16+084, – budowa przepustu kolejowego w km 16+315, – budowa mostu w km 25+271; – rozbiórka istniejącego i budowa wiaduktu drogowego w km 24+886 wraz z łącznikiem, łączącym ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską w Józefowie
Układ drogowy	Wariant nie przewiduje prac dotyczących układu drogowego	Przebudowa układu drogowego w okolicy skrzyżowania linii kolejowej z drogą wojewódzką nr 721
Rozbiórka obiektów kubaturowych	Nie jest wymagana	Nie jest wymagana
Urządzenia telekomunikacji i łączności	Budowa nowych kabli telekomunikacyjnych oraz urządzeń telekomunikacyjnych	Budowa nowych kabli telekomunikacyjnych oraz urządzeń telekomunikacyjnych
Sieć trakcyjna	Budowa nowej sieci trakcyjnej.	Budowa nowej sieci trakcyjnej
Urządzenia SRK	Budowa nowych urządzeń SRK	Budowa nowych urządzeń SRK
Kolizje z istniejącą infrastrukturą	Usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu w ramach budowy czwartego toru	Usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu w ramach budowy czwartego toru. Usunięcie kolizji z innymi sieciami uzbrojenia terenu z uwagi na przebudowę układu drogowego w okolicy skrzyżowania linii kolejowej z DW nr 721
Wycinka drzew i krzewów	4 000 szt. drzew 10 000 m ² krzewów	4 000 szt. drzew 10 000 m ² krzewów 10 700 m ² zadrzewień
Zajętość terenu	74,3 ha	76,7 ha

Wariant (dodatkowy) polegający na ograniczeniu ingerencji w rezerwat przyrody Świder:

W treści raportu oś dodatkowo przeanalizowano możliwość realizacji przedsięwzięcia w sposób ograniczający ingerencję w rezerwat przyrody Świder. Jako że dodatkowy wariant ograniczający ingerencję w rezerwat przyrody Świder, nie może być brany pod uwagę jako racjonalny wariant alternatywny, ponieważ zmniejszenie ingerencji w rezerwat przyrody spowodowałoby niewymiernie dużo większą ingerencję i straty w środowisku przyrodniczym także poza rezerwatem, inwestor uzyskał decyzję GDOŚ z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.5, o zezwoleniu „na odstępstwo od zakazów, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1, 3, 5, 6, 7, 9, 15, 18, 20 oraz 22 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336, ze zm.), w związku z realizacją inwestycji liniowej celu publicznego polegającej na przebudowie istniejącego mostu kolejowego, budowie nowych mostów kolejowych pod dodatkowe tory 3 i 4, zabezpieczeniu skarp brzegowych, a także budowie i przebudowie sieci teletechnicznej oraz elektroenergetycznej, w obrębie dz. ew. nr 1/2, 1/3 i 4 (obręb nr 258, gm. Otwock) oraz dz. ew. nr 59 (obręb nr 50, gm. Józefów), a także

dz. ew. nr 1/8 i 35 (obręb nr 49, gm. Józefów), w granicach rezerwatu przyrody *Świder*". Ww. decyzja GDOŚ stanowi załącznik nr 2 do raportu oś.

W celu ograniczenia ingerencji projektowanej infrastruktury w rezerwat przyrody *Świder*, rozważano budowę mostu pod czwarty tor na rzece *Świder* w taki sposób, aby jego podpory znajdowały się poza granicami wskazanego rezerwatu. Przedsięwzięcie przecina rezerwat przyrody na długości ok. 75 m, a co z tym związane podpory mostu powinny mieć rozstaw min. 75 m, aby nie wkroczyć na teren rezerwatu. Obiekt o takiej rozpiętości musiałby być wykonany w formie konstrukcji kratownicowej albo konstrukcji łukowej. W obu przypadkach konstrukcja miałaby wysokość przekraczającą 13 m, czyli kilkakrotnie większą od istniejącego mostu. Obiekt o takiej rozpiętości oraz wysokości stałby się dominującym elementem krajobrazu, wybijającym się ponad istniejącym otoczeniem rezerwatu oraz istniejącym mostem kolejowym. Jazda pociągu dla przedstawionej konstrukcji odbywałaby się dołem ze względu na wymagane światło pod obiektem. W związku ze zwiększeniem rozpiętości przęsła mostu, w stosunku do istniejącego mostu, konieczne byłoby wykonanie ustroju (koryta balastowego) o znacznie większej wysokości niż istniejących mostów. Większa wysokość ustroju oznaczałaby podniesienie poziomu nowych torów w stosunku do istniejących. Podniesienie torów na nowym obiekcie spowodowałoby również konieczność większego odsunięcia nowych torów od istniejących, a tym samym zwiększenie zajętości terenu, szczególnie na etapie budowy. W związku z tym, że nowy most miałby światło dużo większe niż istniejący obiekt (który pozostanie w niezmienionej formie i w dalszym ciągu służył będzie ruchowi kolejowemu na linii kolejowej nr 7), wymagane byłoby wykonanie dodatkowego zabezpieczenia podpór istniejącego mostu w postaci ścian osłonowych z grodzic stalowych. W związku z dodatkowym podwyższeniem torów na nowym moście, istniałoby bardzo duże ryzyko kolizji skrajni kolejowej z istniejącym wiaduktem drogowym, zlokalizowanym w odległości ok. 350 m od rzeki *Świder*, w ciągu ul. Jarosławskiej w Józefowie (DW nr 721). Budowa mostu o większej rozpiętości niż proponowana w wariantcie inwestycyjnym (most blachownicowy) wiąże się z takimi aspektami jak: znacznie większy zakres oraz stopień skomplikowania budowy, znacznie większe koszty budowy, zwiększenie zajętości terenu w związku ze zwiększeniem szerokości obiektu, szczególnie na etapie budowy, zwiększenie wysokości konstrukcji, co przekłada się na dodatkowe zwiększenie zajętości terenu – wyższe nasypy generują większą zajętość terenu, kolizja skrajni kolejowej z istniejącym wiaduktem w ciągu ul. Jarosławskiej w Józefowie (konieczność przebudowy wiaduktu), obiekt o rozpiętości > 75 m oraz o wysokości kilkunastu metrów dominujący nad otoczeniem.

W przypadku realizacji przedsięwzięcia w sposób ograniczający ingerencję w rezerwat przyrody *Świder* poprzez budowę mostu pod czwarty tor na rzece *Świder* w taki sposób, aby jego podpory znajdowały się poza granicami wskazanego rezerwatu, koszty budowy byłyby znacznie wyższe niż standardowa konstrukcja. Realizacja takiego wariantu nie przyniosłaby pozytywnych skutków dla środowiska, ponieważ ze względu na planowaną rozpiętość podpór mostu na rzece *Świder*, zakres prac realizacyjnych byłby bardzo obszerny, ingerujący w powierzchnię ziemi, wiązałby się także ze zniszczeniem pokrywy roślinnej i wymagałby większej wycinki drzew, natomiast na etapie eksploatacji wariantu ograniczającego ingerencję w rezerwat, biorąc pod uwagę jego założenia, tj. zwiększenie światła pod mostem (podpory mostu poza zakresem rezerwatu), nie uzyskano by korzystnego rezultatu z punktu widzenia ochrony środowiska (przejście dla zwierząt), ponieważ pozostałe mosty (jeden istniejący oraz jeden planowany do budowy w ramach odrębnego przedsięwzięcia – dla trzech torów w tym samym miejscu) będą posiadać parametry nie mniejsze niż istniejący obecnie most. Uwzględniając projekt budowy dodatkowego mostu i istniejący most, nie wydaje się zasadne, aby obok dobudowywać obiekt o tak dużych parametrach. Konstrukcja mostu odbiegająca od pozostałych mostów nie miałaby również uzasadnienia społecznego, a jedynie szpeciłaby krajobraz.

Biorąc pod uwagę powyższe aspekty, inwestor odrzucił jako możliwy do realizacji wariant alternatywny przedsięwzięcia ograniczający ingerencję w rezerwat przyrody *Świder* wykazując, że nie spełnia on kryteriów racjonalności.

Jako wariant preferowany do realizacji wskazano wariant W1 ze względu na mniejszy zakres zaplanowanej wycinki zadrzewień niż w wariantcie W2. Przy wyborze wariantu do realizacji kluczowym

aspektem również była kolizja z obszarami chronionymi – wariant W1 charakteryzuje się mniejszą zajętością terenu na obszarze Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu niż wariant W2. W ocenie wariantów pod względem technologicznym wskazano wariant W1 jako korzystniejszy do realizacji z uwagi na mniejszy zakres zaplanowanych prac.

Wariant przyjęty do realizacji W1 oraz wariant alternatywny W2 wymagają fizycznego zajęcia powierzchni, co powoduje negatywny wpływ na powierzchnię ziemi i gleby, przy czym zajętość terenu dla wariantu W2 jest większa o około 2,4 ha, niż dla wariantu W1. W związku z tym uznaje się wariant W2 jako wariant bardziej niekorzystny pod względem oddziaływania na powierzchnię ziemi. W wariantach W1 i W2 przewiduje się wystąpienie podobnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne na etapie budowy. Zwiększone oddziaływanie dla realizacji wariantu W2 względem W1 wystąpi ze względu na rozbiórkę i budowę nowego wiaduktu w ciągu DW721 oraz konieczność przebudowy sieci drogowej w okolicach wskazanego wiaduktu. Prace w wariantach W1 i W2 wykraczają poza teren kolejowy w zakresie, którego głównie realizowane będzie przedsięwzięcie i wiązać się będą z koniecznością wykupu dodatkowego terenu. W związku z dodatkowymi pracami w wariantach W1 i W2 w sąsiedztwie wiaduktu drogowego może dojść do zmiany stosunków wodnych, szczególnie w miejscach, gdzie dodatkowy teren jest obecnie nieprzekształcony antropogenicznie – porośnięty drzewami, które podlegać będą wycince. Prace w wariantach W1 i W2 prowadzone będą częściowo na terenach zagrożonych powodzią, przy czym wariant W2 wypada gorzej w tym zestawieniu ze względu na fakt, że w odróżnieniu od wariantu W1 rozbiórka istniejącego wiaduktu drogowego i budowa nowego obiektu w km ok. 24+870 – 24+970 znajduje się częściowo na obszarze zagrożonym powodzią o prawdopodobieństwie wystąpienia 1% oraz 0,2%. Porównania oddziaływań rozpatrywanych wariantów, podobnie jak w przypadku oddziaływania na powierzchnię ziemi i glebę, dokonano biorąc pod uwagę zajętość terenu przeznaczonego pod inwestycję. Większa zajętość terenu skutkuje większym zakresem zniszczenia siedlisk zwierząt, w tym siedlisk chronionych i stanowisk roślin chronionych. W przypadku wariantu przyjętego do realizacji W1 inwestycja będzie realizowana na istniejącym nasypie kolejowym pomiędzy istniejącymi ulicami, głównie w terenie kolejowym. Wariant alternatywny (W2), ze względu na większą skalę prac, będzie wymagał większej zajętości terenu, a co się z tym wiąże, jego oddziaływanie na środowisko przyrodnicze będzie większe. Wariant W2 wymaga przeprowadzenia większej wycinki drzew i krzewów niż w wariantach W1 pod wymagane prace związane z przebudową sieci istniejących dróg i dobudowy łącznika drogowego. Łącznie do dodatkowej wycinki w ramach wariantu W2 przewiduje się szacunkowo na ok. 10 700 m² zadrzewień. Część wymaganej wycinki w wariantach W1 i W2 prowadzona byłaby w otulinie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Realizacja planowanej inwestycji zarówno w wariantach W1 jak i W2 nie wpłynie na ciągłość korytarzy ekologicznych w przypadku realizacji każdego z analizowanych wariantów, ponieważ linia kolejowa nr 7 jest linią istniejącą. Skala oddziaływania na powietrze atmosferyczne na etapie budowy uzależniona jest od zakresu prac oraz czasu realizacji robót. Największy zakres oddziaływania występuje w przypadku wariantu alternatywnego W2, ponieważ większa skala prac w tym wariantach wymagać może dłuższego czasu realizacji niż w przypadku wariantu W1. Skala oddziaływania na klimat akustyczny, występująca na etapie budowy uzależniona jest w głównej mierze od frontu wyznaczonych prac i posuwania się wraz z ich postępem na kolejne odcinki. Oddziaływanie akustyczne na etapie budowy wystąpi w wariantach W1 i W2, przy czym wariant W2 będzie bardziej niekorzystny pod względem intensyfikacji uciążliwości akustycznej, ze względu na większą ilość prac do wykonania, a co za tym idzie wydłużony czas pracy sprzętu/maszyn budowlanych powodujących zwiększoną emisję hałasu. Oddziaływanie na krajobraz będzie występowało głównie na etapie budowy, zatem jego skala będzie zależała od czasu prowadzonych prac. Pod względem przekształcenia krajobrazu warianty W1 i W2 będą podobne. Przedsięwzięcie w wariantach W1 i W2 polegać będzie przede wszystkim na rozbudowie istniejącej infrastruktury o nowy tor, który przylegał będzie do już istniejących, co nie będzie miało istotnego wpływu na walory krajobrazowe otoczenia linii. W obu przypadkach w krajobrazie powstaną nowe elementy, przy czym należy zwrócić uwagę, że krajobraz przebudowywanej LK 7 jest w przeważającej części zurbanizowany, dlatego nowe elementy nie stworzą dominant w krajobrazie. Realizacja wariantu W2 wprowadzi więcej zmian w krajobrazie ze względu na zakładaną przebudowę dróg, budowę łącznika drogowego i dodatkowe prace związane z rozbiórką i budową wiaduktu drogowego. Część prac w wariantach W1 i W2 wymagać będzie większej wycinki

w otulinie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. W odniesieniu do budynków zabytkowych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej do rozbudowy linii kolejowej przewiduje się, że etap budowy dla wariantów W1 i W2 może mieć wpływ na obiekty chronione i zabytkowe poprzez drgania związane z pracami budowlanymi. Skala oddziaływania na zdrowie i życie ludzi występująca na etapie budowy uzależniona jest od zakresu prac i czasu ich trwania. Zakres prac dla wariantu W2 jest większy, co może powodować większe oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi w otoczeniu inwestycji. W przypadku wariantu W2 planowane jest wykonanie łącznika, łączącego ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską w Józefowie, umożliwiającego bezkolizyjną komunikację między tymi dwiema przecinającymi się ulicami, co przyniesie pozytywne skutki dla okolicznych mieszkańców. Oddziaływanie etapu budowy dla wariantów W1 i W2 na dobra materialne nie występuje, ponieważ w zakresie przedsięwzięcia nie przewidziano żadnych rozbiórek budynków czy obiektów kubaturowych poza terenem kolejowym. W przypadku wariantu W2 konieczna będzie dodatkowo rozbiórka istniejącego wiaduktu drogowego w km ok. 24+886 LK 7 i budowa nowego obiektu spełniającego wymagania normatywnej skrajni. Rodzaje powstających odpadów w związku z budową, eksploatacją i likwidacją przedsięwzięcia dla wariantu realizacyjnego (W1) oraz wariantu alternatywnego (W2) będą podobne, gdyż warianty te pod względem technologicznym są bardzo podobne. Ilość odpadów wytworzonych w fazie realizacji będzie większa w wariantcie W2 ze względu na większy zakres planowanych prac w tym wariantcie. Na etapie eksploatacji i likwidacji rodzaje i ilości wytwarzanych odpadów dla wariantu W1 i W2 będą tożsame.

Jak wskazano w treści raportu ooś, zważywszy na przeprowadzone analizy pod względem ochrony środowiska jak i pod względem ekonomicznym bardziej korzystny jest wariant inwestycyjny W1. W wariantcie W1 zaakceptowano pomniejszoną skrajnię pionową istniejącego wiaduktu drogowego w km 24+886 pozostawiając obiekt w stanie niezmienionym. Nie zajdzie więc też konieczność przebudowy sieci drogowej w rejonie wiaduktu, dodatkowej wycinki czy wywłaszczenia dodatkowych działek. Wariant W2 posiada jednak zaletę w postaci wykonania łącznika, łączącego ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską, umożliwiającego bezkolizyjną komunikację między tymi dwiema przecinającymi się ulicami, co przyniosłoby pozytywne skutki dla okolicznych mieszkańców.

Zgodnie z raportem ooś, wszystkie rozpatrywane warianty przedsięwzięcia: wariant W1 i W2 są wariantami racjonalnymi, co oznacza, że ich faktyczna realizacja jest technicznie i ekonomicznie możliwa, a każdy z nich został zaprojektowany odrębnie, niezależnie od pozostałych wariantów oraz, że warianty różnią się w zakresie oddziaływania na środowisko i mają wyznaczone możliwe do zastosowania działania minimalizujące. Jak wynika z treści raportu ooś, w przeprowadzonej analizie wielokryterialnej **najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant W1**. Wariant ten cechuje się najmniejszym oddziaływaniem na środowisko na każdym etapie istnienia inwestycji. Z uwagi na to, że projektowana infrastruktura kolejowa w ramach modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wschodnia - Otwock uwzględnia przyszłą budowę czwartego toru w wariantcie W1, to niekorzystne oddziaływania na środowisko występujące na etapie prac budowlanych w ramach budowy czwartego toru będą ograniczone do ułożenia nowego toru bez konieczności lub stosunkowo niewielkiej ingerencji w środowisko. Wariant W2 niemal w całości pokrywa się z wariantem inwestycyjnym, natomiast zakłada dodatkowe prace związane z rozbiórką i budową wiaduktu drogowego oraz przebudową układu drogowego w miejscu skrzyżowania się linii kolejowej z drogą wojewódzką nr 721. Różnice w wariantcie alternatywnym w odniesieniu do wariantu W1 mają przełożenie w oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na etapie realizacji na powierzchnię ziemi i gleb, środowisko gruntowo-wodne, powietrze, krajobraz. Wariant alternatywny W2 w odniesieniu do etapu realizacji wpływa także w większym stopniu niż wariant W1 na potencjalne konflikty społeczne oraz zdrowie i życie ludzi.

Wariant inwestycyjny W1 charakteryzuje się mniejszą zajętością terenu w stosunku do wariantu W2. Mniejszy zakres robót budowlanych w wariantcie W1 związany będzie z mniejszym przekształceniem powierzchni ziemi oraz niższym ryzykiem potencjalnego zanieczyszczenia niebezpiecznymi substancjami środowiska gruntowo-wodnego, w odniesieniu do drugiego wariantu (W2). Zakres zaplanowanych prac oraz łączny czas przeprowadzenia robót wpływa na ilość emitowanych zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, w związku z czym wariant inwestycyjny wypada korzystniej w odniesieniu do oddziaływania na jakość powietrza, niż wariant alternatywny. Realizacja

inwestycji w wariantcie W1 nie spowoduje utraty walorów krajobrazowo-przyrodniczych w miejscach położonych na obszarach chronionych, natomiast w wariantcie W2 presja na obszary chronione będzie większa niż w wariantcie W1. Istotną kwestią, która miała wpływ na wybór wariantu była również wielkość planowanej wycinki kolidujących drzew i krzewów, która jest mniejsza w wariantcie W1 niż w wariantcie W2 o ok. 10 700 m² zadrzewień. Prace wycinkowe w znacznej mierze wpływają na oddziaływanie w zakresie środowiska gruntowo-wodnego, lokalnej flory i fauny oraz krajobrazu. Mając na uwadze powyższe, wariant inwestycyjny W1 jest korzystniejszy w tym aspekcie, od wariantu alternatywnego W2. Realizacja wariantu inwestycyjnego W1 nie pogorszy możliwości migracji zwierząt w poprzek linii kolejowej w stosunku do stanu istniejącego, natomiast realizacja wariantu alternatywnego może stanowić potencjalne ryzyko oddziaływania na populację nietoperzy z gatunku mroczek późny.

Oddziaływanie na etapie eksploatacji inwestycji będzie porównywalne w poszczególnych wariantach, natomiast znaczna różnica wystąpi we wpływie na walory krajobrazowe z uwagi na dodatkową przebudowę układu drogowego w okolicy skrzyżowania linii kolejowej nr 7 z drogą wojewódzką nr 721 w wariantcie W2. Sama dobudowa czwartego toru nie wprowadzi znaczących zmian w krajobrazie w obu wariantach, przy czym w wariantcie W2 zostanie dobudowany nowy odcinek drogi w dotychczas zalesionym obszarze, co spowoduje zmianę w lokalnym krajobrazie.

W odniesieniu do kryterium kulturowego realizacja inwestycji zarówno w wariantcie inwestycyjnym W1 jak i alternatywnym W2 nie będzie obejmowała kolizji z zabytkami i stanowiskami archeologicznymi, w związku z czym oddziaływanie na etapie realizacji i eksploatacji w tym zakresie będzie tożsame dla obu wariantów.

Rozbudowa linii kolejowej 7 o czwarty tor w obu wariantach usprawni system transportu kolejowego, zwiększy bezpieczeństwo podróży oraz skróci czas podróżowania. Ponadto zostaną zastosowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie linii kolejowej (na etapie realizacji i eksploatacji) na środowisko przyrodnicze, zabytki i ludzi.

Raport oś zawierał również opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia.

W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia przewiduje się następujące skutki:

- 1) nie dojdzie do oddziaływań fizycznych i chemicznych związanych z zajęciem terenu pod nowy tor na etapie realizacji przedsięwzięcia; teren nie pozostanie jednak niezmienny, gdyż dojdzie do oddziaływania wskutek prac budowlanych związanych z przedsięwzięciem pn.: „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, Etap I” – odcinek Warszawa Wschodnia – Otwock;
- 2) teren inwestycji nie pozostanie w stanie istniejącym i tym samym dojdzie do ingerencji w środowisko wodne w związku z realizacją inwestycji pn.: „Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, Etap I” – odcinek Warszawa Wschodnia – Otwock;
- 3) zaniechanie realizacji przedsięwzięcia i jedynie bieżące utrzymanie istniejących linii nie wpłynie znacząco negatywnie na przedmioty ochrony wszystkich istniejących form ochrony przyrody; linia kolejowa jest to istniejący element, który w wariantcie bezinwestycyjnym nie będzie podlegał istotnym zmianom;
- 4) zaniechanie inwestycji nie musi wiązać się z jednoczesnym zaniechaniem wycinki, ponieważ wycinka drzew i krzewów może być realizowana zgodnie z aktualnymi przepisami prawa, niezależnie przez Zarządcę linii kolejowej w ramach prac utrzymaniowych;
- 5) mniejszą emisję substancji do powietrza na etapie realizacji; rezygnacja z rozbudowy nie wpłynie na ograniczenie emisji substancji do powietrza z innych środków transportu, gdyż brak rozbudowy linii nie spowoduje zwiększenia przepustowości linii i zwiększenia prędkości podróży (nie skróci się czas podróży), a tym samym nie zachęci to podróżnych do rezygnacji z podróży samochodem lub autobusem na rzecz kolei;
- 6) w szerszej perspektywie zaniechanie realizacji przedsięwzięcia przyniesie negatywny skutek dla powietrza atmosferycznego;
- 7) na etapie eksploatacji, w przypadku zaniechania przedsięwzięcia, nie ulegnie zmianie oddziaływanie na klimat, pozostanie ono na takim poziomie jak obecnie; oddziaływanie

to będzie jednak większe niż w przypadku wariantu realizacyjnego i alternatywnych ze względu na spodziewany większy udział pojazdów spalinowych;

- 8) utrzymanie linii kolejowej w istniejącym stanie będzie powodowało pogarszanie jej stanu i tym samym zwiększanie uciążliwości związanych z hałasem; rozbudowa linii kolejowej spowoduje, że pociągi będą przejeżdżały płynnie, co przyniesie pozytywny efekt dla klimatu akustycznego;
- 9) nie będzie oddziaływania na obiekty zabytkowe; niekorzystny wpływ rezygnacji z przedsięwzięcia na zabytki przejawia się w pogarszaniu wraz z upływem czasu układu torowego, co może przekładać się na większe oddziaływania dynamiczne na obiekty zabytkowe; budowa dodatkowego toru mogłaby odciążyć ruch odbywający się na analizowanym odcinku;
- 10) nie pojawi się dodatkowy tor, tak więc analizowana trasa w dalszym ciągu będzie mało przepustowa, co doprowadzić może do kumulacji niekorzystnych oddziaływań akustycznych i wibracji, które mogą mieć wpływ na pogorszenie warunków życia okolicznych mieszkańców.

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

W ramach realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu: m.in. wodociagowymi, kanalizacyjnymi, gazociagowymi, ciepłowniczymi oraz przebudowa i budowa sieci i urządzeń kolidujących z inwestycją.

Zgodnie z treścią raportu ooś, przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, wskazanych w warunkach w pkt 1.2., pkt 1.3. i pkt 3. sentencji niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało negatywnie na zdrowie i życie ludzi.

Oddziaływanie skumulowane na etapie budowy i eksploatacji ww. inwestycji będzie wiązało się głównie z emisją hałasu oraz w mniejszym stopniu z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Głównym źródłem oddziaływania skumulowanego hałasu są inne przedsięwzięcia realizowane na terenie, na którym planuje się ww. przedsięwzięcie oraz położone w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Budowa czwartego toru może powodować kumulację oddziaływań z planowaną inwestycją modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, w ramach której realizowane są dwa zadania: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wschodnia – Otwock” będąca na etapie opracowywania projektów budowlanych i „Modernizacja linii kolejowej nr 7 na odcinku Otwock – Lublin” będąca na etapie robót budowlanych. Planowana jest także przebudowa stacji Otwock oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 506 Warszawa Antoninów – Warszawa Gocławek. Oprócz budowy czwartego toru linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock planuje się prowadzić także modernizację linii na odcinku Warszawa Wschodnia – Otwock. W związku z czym w przypadku jednoczesnego realizowania prac może dojść do kumulacji większości możliwych oddziaływań, w szczególności oddziaływania na głębię i ziemię, powietrze atmosferyczne, warunki akustyczne, środowisko gruntowo-wodne. Jednakże działanie takie spowoduje, że etap budowy dodatkowego toru wkomponuje się w oddziaływanie już zaplanowanych prac modernizacyjnych i w efekcie końcowym przyniesie pozytywny skutek dzięki intensyfikacji prac, czyli szybkie zakończenie wszystkich prac na danym odcinku. Na oddziaływanie skumulowane, liniowe poza liniami kolejowymi składają się wszelkie drogi o wzmożonym ruchu ulicznym: drogi krajowe, wojewódzkie oraz w mniejszym stopniu drogi powiatowe i gminne znajdujące się w pobliżu bądź przecinające planowaną inwestycję. W zasięgu do 100 m od planowanej inwestycji znajduje się 10 istniejących obiektów liniowych, których oddziaływania w połączeniu z wpływem planowanego przedsięwzięcia mogą prowadzić do kumulacji oddziaływań. W pobliżu inwestycji przewidziano budowę trzech tuneli drogowych i jednego wiaduktu, które w decyzji Regionalnego Dyrektora z dnia 3 kwietnia 2012 r., znak: WOOŚ-II.4201.3.2011.TS, o środowiskowych uwarunkowaniach, zostały wskazane w ramach projektu „4:Zwiększenie przepustowości linii Warszawa – Otwock – Pilawa” realizowanego w ramach przedsięwzięcia „Modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego”. W zasięgu 100 m od planowanej

inwestycji zaplanowano realizację 5 obiektów liniowych komunikacyjnych, których oddziaływania w połączeniu z wpływem planowanego przedsięwzięcia mogą prowadzić do kumulacji oddziaływań. W ocenie oddziaływania skumulowanego założono realizację tych obiektów równolegle z rozbudową linii kolejowej nr 7. Realizacja ww. obiektów infrastruktury drogowej może powodować oddziaływanie skumulowane z rozbudową linią kolejową nr 7 zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. W odległości 100 m od linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock nie zidentyfikowano obiektów przemysłowych, mogących potencjalnie przyczyniać się do kumulacji oddziaływania z planowanym przedsięwzięciem. Tereny przemysłowe, na których prowadzona jest działalność, to tereny występujące w odległości do ok. 400 m od linii kolejowej. Do największych obiektów tego typu zalicza się: Hurtownię Elektryczną Grodno S.A. (ul. Marsa 46A, Warszawa), AGC Flat Glass Polska (ul. Małowiejska 30, Warszawa), Przedsiębiorstwo Produkcji Mas Betonowych Bosta – Beton SP. Z O.O. (ul. Bysławska 73, Warszawa) oraz Montgum (ul. Sikorskiego 137, Józefów). W bliskim sąsiedztwie planowanej inwestycji występują stacje paliw. Jako, że znaczna część linii kolejowej prowadzona jest równolegle do drogi, do najbliższej (do 300 m) zlokalizowanych stacji paliw zalicza się poniższe stacje: stacja paliw MOYA (ul. Rzeźbiarska 3, Warszawa), stacja Paliw BP (ul. Patriotów 317, Warszawa), stacja Paliw Circle K (ul. Ochocza 2, Warszawa), stacja Paliw Orlen (ul. Piłsudskiego 5, Józefów), stacja Paliw BP (ul. Majowa 25, Otwock), stacja Paliw Orlen (Hugona Kołłątaja 61, Otwock). Wymienione powyżej podmioty gospodarcze oraz tereny działalności przemysłowej są obszarami związanymi z emisją zanieczyszczeń atmosferycznych oraz emisją hałasu. Obiekty są jednak źródłem jedynie punktowego oddziaływania na środowisko i nie powinny przyczyniać się do kumulacji zanieczyszczeń z planowanym przedsięwzięciem. Nie przewiduje się, aby przedsiębiorstwa oraz funkcjonujące obszary aktywności gospodarczej, zlokalizowane w pobliżu linii kolejowej numer 7 mogły powodować kumulację oddziaływań w zakresie zanieczyszczenia i degradacji gleb, rzeźby terenu, funkcji ekologicznych środowiska czy obszarów Natura 2000.

Zgodnie z raportem oś, na etapie prowadzenia prac inwestycyjnych negatywne oddziaływania mogą być związane z pracą środków transportu, maszyn kolejowych oraz sprzętu ciężkiego. W trakcie realizacji prac budowlanych uciążliwe zarówno dla ludzi jak i niebezpieczne dla budynków zlokalizowanych w pobliżu budowy mogą być drgania wzbudzone wskutek pracy ciężkich maszyn drogowych (np. walców, samochodów transportujących). Nie przewiduje się, aby drgania generowane przez pojazdy pracujące na budowie mogły niekorzystnie oddziaływać na budynki sąsiadujące z budowanym czwartym torem LK 7. Na wielkość uciążliwości będzie miał wpływ czas i organizacja realizacji procesu inwestycyjnego, praca wielu maszyn i urządzeń prowadzona jednocześnie. Oddziaływanie będzie także zmienne w czasie w zależności od etapu budowy. Negatywne oddziaływanie drgań w trakcie budowy będzie jednak procesem krótkotrwałym (na czas wykonywania robót) i obejmującym swoim zasięgiem najbliższe otoczenie terenu, w którym prowadzone są prace budowlane. Największy wpływ drgań może nastąpić przy pracy walców wibracyjnych w odległości mniejszej niż 20 m od budynków i innych obiektów murowanych (szczególnie przy zagęszczaniu sztywniejszych warstw podtorza), ponieważ może grozić to uszkodzeniem tych obiektów. Na analizowanym odcinku znajduje się kilkadziesiąt budynków, które znajdować się będą w odległości do 20 m od osi torowiska. W przypadku przedmiotowej linii kolejowej w strefie do 15 m od osi torowiska znajduje się co najmniej kilkadziesiąt budynków zagrożonych oddziaływaniem drgań powodowanych jej eksploatacją. Czwarty tor LK 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock będzie posiadać nową podbudowę i tory. Dodatkowo zostaną zastosowane sprężyste mocowania szyn w systemie z wibroizolacyjną wkładką dociskową, zapewniające brak bezpośredniego kontaktu łapki z szyną wraz z wkładką podszynową, więc możliwość przemieszczania się drgań będzie zminimalizowana.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie realizowane w granicach zinwentaryzowanych stanowisk archeologicznych, w związku z czym, żadne ze stanowisk nie będzie zagrożone zniszczeniem. W razie odkrycia podczas robót ziemnych przedmiotów, które mogłyby świadczyć o występowaniu w danym rejonie stanowiska archeologicznego, inwestor zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić właściwego terenowo Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W trakcie ewentualnych ratowniczych badań archeologicznych wszystkie odkryte przedmioty zabytkowe oraz obiekty nieruchome a także nawarstwienia kulturowe podlegają ochronie. W celu ochrony zabytków, wszelkie prace przy obiektach

położonych na terenach zabytkowych oraz w ich bezpośrednim otoczeniu będą prowadzone po uzyskaniu stosownego pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Wymóg uzyskania pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dotyczy również kwestii dokonywania podziałów zabytku, zmiany przeznaczenia lub sposobu korzystania z zabytku, prowadzenia badań archeologicznych i architektonicznych oraz podejmowania innych działań, które mogłyby wpłynąć na naruszenie substancji zabytkowej lub wygląd zabytku.

W przypadku ujawnienia w wykopach budowlanych przedmiotów mających cechy historyczne należy:

- wstrzymać roboty mogące je zniszczyć lub uszkodzić,
- zabezpieczyć miejsce znaleziska,
- niezwłocznie zawiadomić właściwego konserwatora zabytków.

Zabytki zlokalizowane na trasie linii nr 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock:

L.p.	Kilometraż [km]	Lokalizacja	Obiekt	Zabytek
1.	12+446	Stacja Warszawa Wawer	Nastawnia Warszawa Wawer Wr	GEZ
2.	12+560	Stacja Warszawa Wawer	Wiata peronowa	GEZ
3.	15+085	P.O. Warszawa Międzylesie	Wiata peronowa wraz z budynkiem poczekalni	RZ
4.	17+445	P.O. Warszawa Radość	Wiata peronowa wraz z budynkiem poczekalni	RZ
5.	17+580	P.O. Warszawa Radość	działka nr 76 obręb 3-12-31 - otoczenie zabytku Willa "Pod Kogutkiem"	RZ
6.	19+150	P.O. Warszawa Miedzeszyn	Wiata peronowa wraz z budynkiem poczekalni	RZ
7.	20+580	Stacja Warszawa Falenica	Dwie wiaty peronowe	RZ
8.	20+660	Stacja Warszawa Falenica	fragment działki nr 135 obręb 3-12-85 - otoczenie zabytku Budynek drewniany (d. dworzec kolejowy)	RZ
9.	20+690	Stacja Warszawa Falenica	działka 132/10, 132/9 obręb 3-12-85 - otoczenie zabytku Willa "Sapieżanka"	RZ
10.	20+710	Stacja Warszawa Falenica	Nastawnia	GEZ
11.	22+350	P.O. Michalin	Wiata peronowa wraz z budynkiem poczekalni	RZ
12.	23+950	P.O. Józefów	Wiata peronowa wraz z budynkiem poczekalni	RZ
13.	25+890	P.O. Świder	Wiata peronowa wraz z budynkiem poczekalni	RZ

Zespół siedmiu wiat peronowych (wraz z budynkami poczekalni) zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej inwestycji, wpisany jest do rejestru zabytków decyzją z dnia 1 lipca 2010 r. pod numerem A-1017. Ponadto, zespół ten figuruje w wojewódzkiej ewidencji zabytków jako przykład modernistycznej architektury kolejowej lat 30 XX wieku. Aby zapewnić zachowanie odpowiednich walorów historycznych i estetycznych wspominanych budowli Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków (MWKZ) przedstawił wytyczne do remontu przystanków i wiat zlokalizowanych poza terenami administracyjnymi m.st. Warszawy, tj.:

- przystanku osobowego Michalin,
- przystanku osobowego Józefów,
- przystanku osobowego Świder.

Zgodnie z jego wytycznymi, wszelkiego rodzaju prace mają być prowadzone w taki sposób, aby przywrócić im historyczną estetykę obiektu poprzez odtworzenie historycznego wyglądu elewacji oraz naprawy i odtworzenia pierwotnych elementów oraz wystroju wnętrz. MWKZ zalecił m.in. prace takie jak: odtworzenie i renowacja historycznego oznakowania, adaptacja poczekalni na cele służące utrzymaniu funkcji obsługi pasażerów (kasa biletowa, poczekalnia, funkcji gastronomicznych oraz

kulturalnych), renowacja istniejącej stolarki okiennej i drzwiowej. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków zaakceptował proponowane wzory elementów małej architektury tj. ławek, koszy na śmieci gablot informacyjnych oraz automatu do sprzedaży biletów w szarym kolorze oraz projektowany system oznaczenia tras wolnych od przeszkód oraz ścieżek dotykowych. W zakresie nawierzchni peronów w przedstawionej koncepcji zaproponowano zastosowanie płyt bazaltowych oraz kostki bazaltowej. Zawarto także wskazania odnośnie małej architektury, która powinna cechować się historyczną stylistyką lub nowoczesnymi, ale prostymi rozwiązaniami; nowych budynków i ich neutralnej kolorystyki oraz wykorzystania biletomatów o jaskrawym kolorze. Konserwator zalecił także, aby wszystkie obiekty lokalizowane na linii otwockiej, niezależnie od ich funkcji czy użytkowników, charakteryzowały się podobną stylistyką.

Z kolei w przypadku czterech pozostałych wiat tj. przystanków osobowych i stacji (wpisanych do rejestru zabytków pod numerem A-1017) zlokalizowanych w obrębie miasta Warszawy:

- Międzylesie,
- Radość,
- Miedzeszyn,
- Falenica

Biuro Stołeczne Konserwatora Zabytków orzekło, że zalecenia konserwatorskie będą takie same jak zalecenia wydane przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie więc powodować oddziaływania na stanowiska archeologiczne, ale może mieć wpływ na obiekty chronione i zabytkowe w związku z prowadzonymi na nich pracami remontowymi i rozbiórkowymi, w związku z prawdopodobieństwem, że prace polegające na budowie czwartego toru i prace modernizacyjne na istniejącej linii kolejowej nr 7 mogą być prowadzone w tym samym czasie. W przypadku realizacji przedmiotowej inwestycji w innym czasie niż modernizacja LK 7, nie przewiduje się oddziaływania na obiekty chronione i zabytkowe. Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania w zakresie drgań na obiekty zabytkowe zlokalizowane w otoczeniu przedmiotowego przedsięwzięcia. Nowoczesne technologie planowane do zastosowania przy budowie nowego toru polegające na zastosowaniu nawierzchni, podtorza oraz układu kolejowego, skutecznie zmniejszą oddziaływania dynamiczne, związanych z przejazdami składów pociągów. Odpowiednie zabezpieczenia szyn zminimalizują wibracje, które są zjawiskiem niekorzystnym dla obiektów budowlanych.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach rezerwatu przyrody Świder, Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego im. Czesława Łaszka. Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest Las Jana III Sobieskiego PLH140031 oddalony o ok. 800 m od linii kolejowej w kierunku północno-wschodnim oraz Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalona o ok. 2,5 - 3,5 km od linii kolejowej w kierunku zachodnim. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPN-C-10A), zlokalizowany jest w odległości ok. 2,5 km w kierunku zachodnim od terenu inwestycji.

Obszar Natura 2000 Las Jana III Sobieskiego PLH140031 ustanowiony został rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 września 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk *Las Jana III Sobieskiego* PLH140031 (Dz. U. z 2023 r. poz. 2108). Obszar pokrywa się swym zasięgiem z rezerwatem przyrody „Rezerwat im. Króla *Jana Sobieskiego*”, który posiada plan ochrony rezerwatu ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 5 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Rezerwat im. Króla *Jana Sobieskiego*” (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 6896, z późn. zm.), uwzględniającym zakres planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Las Jana III Sobieskiego PLH140031.

Obszar stanowi fragment uroczyska Las Sobieskiego, będącego drugim co do wielkości kompleksem leśnym położonym w granicach Warszawy i największym na jej prawym brzegu Wisły. W przeszłości należał do Dóbr Wilanowskich. W chwili obecnej stanowi własność komunalną Miasta Stołecznego Warszawy. Obszar znajduje się w pasie tarasu wydmy Wisły. Rzeźba terenu jest urozmaicona. W centralnej jego części występuje wał wydmy, stanowiący wyraźny lokalny wododział. Deniwelacje terenu dochodzą do 20 m. Gleby są urozmaicone, obok bielic występują tu gleby płowe i brunatne. Teren ten był objęty ochroną już w 1934 r. jako rezerwat „Las Wawerski”. Prawdopodobnie

w tym należy upatrywać jego wysokich walorów przyrodniczych. Cechują go zachowane w bardzo dobrym i dobrym stanie grądy subkontynentalne (9170) zróżnicowane na dwa podzespoły: typowy *Tilio-Carpinetum typicum* i trzcinnikowy *Tilio-Carpinetum calamagrostietosum*. W wilgotnych zagłębieniach pojawiają się płaty z runem reprezentatywnym dla grądów wilgotnych czyścicowych *Tilio-Carpinetum stachyetosum*. Pojawia się tu również podrost wiązów: szypułkowego *Ulmus laevis* i pospolitego *U. minor*. Lokalne wyniesienia w obrębie grądów porośnięte są przez różnej wielkości płaty ciepłolubnej dąbrowy *Potentillo albae-Quercetum* (91I0*). Cechą charakterystyczną występujących tu zbiorowisk leśnych jest obecność ponad 150 letnich dębów szypułkowych *Quercus robur* oraz oryginalnie wyglądające, rosące w tzw. wiankach, odroślowe, około 100 letnie lipy drobnolistne *Tilia cordata*. Olbrzymie znaczenie ekologiczne, ze względu na obecność zróżnicowanych mikrosiedlisk, ma znaczna ilość martwego drewna. O kondycji występujących tu siedlisk przyrodniczych świadczy fauna ptaków. Spośród grup ekologicznych ptaków największy udział mają dziuplaki (59% awifauny obszaru), co wynika z obecności starych drzew. Świadczy o tym bardzo wysokie zagęszczenie dzięciołów: dużego *Dendrocopos major* (2,5 pary/10ha), średniego *D. medius* (1,6 pary/10ha) i dzięciołka *D. minor* (0,7 pary/10ha). Wysokie zagęszczenia kosa *Turdus merula* (26,9 par/10ha) oraz drozda śpiewaka *T. philomelos* (9,1 par/10ha) związane jest z wysoką trofą siedlisk i właściwym grądom i dąbrowom rozwojem dolnych pięter roślinności. Potwierdza to stosunkowo duże jak na grądy zagęszczenie kapturki *Sylvia articapilla* (3,4 par/10ha) oraz liczne populacje - szpaka *Sturnus vulgaris* (280-320 par), zięby *Fringilla coelebs* (120-140 par) oraz muchołówki żałobnej *Ficedula hypoleuca* (55-65 par). Spośród 40 występujących tu gatunków ptaków warto jeszcze wymienić łęgowego bociana czarnego *Ciconia nigra*. Z pozostałej fauny kręgowców warto wymienić występowanie na omawianym terenie kuny leśnej *Martes martes*. Obszar z uwagi na swoje powiązania przestrzenno-funkcjonalne z innym kompleksami leśnym na prawym brzegu Wisły spełnia rolę jednego z najważniejszych regionalnych korytarzy ekologicznych. Łączy bowiem rozległe Lasy Rembertowsko-Okuniewskie na północy z Lasami Celestynowskimi i Garwolińskimi na południu.

Jednym z najważniejszych zagrożeń jest obecność na obrzeżach obszaru gatunków synantropijnych: dębu czerwonego *Quercus rubra*, robinii akacjowej *Robinia pseudacacia* i czeremchy amerykańskiej *Padus serotina*. Brak podjęcia odpowiednich działań może spowodować zwiększenie ich udziału w strukturze zbiorowisk roślinnych. Położenie w obrębie aglomeracji miejskiej stwarza potencjalną możliwość nadmiernej penetracji przez okolicznych mieszkańców. W chwili obecnej jest ona znacząco ograniczana i kontrolowana przez służby odpowiedzialne za ochronę przyrody w mieście.

Grąd subkontynentalny zajmuje w rezerwacie powierzchnię ok. 107 ha, jednak pewna część płatów z lasami grądowymi wykazuje pewien stopień zniekształcenia oraz wykształcenie się leśnych zbiorowisk zastępczych. Wyraża się to odmiennym od naturalnego składem i strukturą drzewostanu oraz znacznym zubożeniem składu gatunkowego runa. Na terenie obiektu odnotowano 2 formy degeneracji lasów grądowych: pinetyzację oraz neofityzację. Wyżej wymienione fragmenty grądów znajdują się jednak w stanie uprzywilejowanym, rokując na regenerację w kierunku fitocenozy naturalnych. Mając powyższe na uwadze, mimo właściwej oceny (FV) parametru powierzchni siedliska, jego ogólny stan zachowania oceniono jako zły (U2).

Przedmiotem ochrony zlokalizowanym najbliższej planowanej inwestycji jest 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) oddalony od niej o ok. 800 m w kierunku północno-wschodnim.

Zidentyfikowanymi zagrożeniami dla grądu środkowoeuropejskiego i subkontynentalnego są m.in.: obce gatunki inwazyjne, biotyczne i abiotyczne procesy naturalne, wydeptywanie i nadmierne użytkowanie, sporty i różne formy czynnego wypoczynku, zabudowa miejska.

Zdefiniowanymi celami działań ochronnych zaktualizowanymi zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 6 września 2023 r., zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Rezerwat im. Króla Jana Sobieskiego” (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2023 r. poz. 10040), dla ww. siedliska są: utrzymanie niezmienną powierzchnię siedliska na większej części obszaru wynoszącej 105,16 ha (stan właściwy – FV); utrzymanie

kombinacji florystycznej zniekształconej w stosunku do typowej dla siedliska w danym regionie, z dwupiętrowym drzewostanem o udziale w pierwszym piętrze drzewostanu co najmniej 60 % gatunków liściastych, w szczególności takich jak dąb szypułkowy *Quercus robur*, dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, lipa drobnolistna *Tilia cordata* z domieszką, brzozy *Betula pendula*, grab *Carpinus betulus* i klonu zwyczajnego *Acer platanoides* oraz pokryciem warstwy zielnej sięgającym 80 %, w szczególności takimi gatunkami jak zawilec gajowy *Anemone nemorosa*, perlówka zwisła *Melica nutans*, wiechlina gajowa *Poa nemoralis* (stan niezadowalający – U1); niedopuszczenie do zwiększenia dotychczasowego udziału inwazyjnych gatunków obcych, których liczebność przekracza 2 % pokrycia powierzchni badawczej, w szczególności takich gatunków jak niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora* w runie oraz klon jesionolistny *Acer negundo*, dąb czerwony *Quercus rubra* i robinia akacja *Robinia pseudoacacia* w wyższych partiach drzewostanu (stan zły - U2); utrzymanie pojedynczego występowania rodzimych gatunków nitrofilnych o liczebności nie większej niż 5% pokrycia powierzchni badawczej (stan niezadowalający - U1); utrzymanie zróżnicowanej struktury pionowej i przestrzennej, w której od 10 do 50 % powierzchni pokrywa zwarty stary drzewostan z lukami i prześwietleniami powstałymi w wyniku naturalnego wydzielania się drzew, występującymi wszystkimi fazami rozwojowymi, gdzie pierwsze i drugie piętro drzewostanu stanowi gatunek główny dąb szypułkowy *Quercus robur*, dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, grab *Carpinus betulus*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*; gatunki domieszkowe: klon pospolity *Acer platanoides*, brzoza *Betula pendula*, podszyt: klon pospolity *Acer platanoides*, kruszyna pospolita *Frangula alnus*, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, (stan niezadowalający - U1); utrzymanie poniżej 10 % udziału drzew starszych niż 100 lat, przy jednoczesnym stopniowym zwiększaniu ich udziału i powyżej 50 % udziału drzew starszych niż 50 lat (stan niezadowalający - U1) poprzez utrzymanie spontanicznych procesów, bazujących na sekwencji faz rozwojowych drzewostanów, zmierzających do uzyskania zbliżonej do naturalnej struktury wiekowej drzew; utrzymanie naturalnych procesów regeneracyjnych zapewniających występowanie w drzewostanach luk i prześwietleń dogodnych do naturalnego odnawiania się gatunków liściastych, takich jak dąb szypułkowy *Quercus robur*, dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, grab *Carpinus betulus*, lipa drobnolistna *Tilia cordata* (stan właściwy – FV); zmniejszenie udziału sosny zwyczajnej *Pinus sylvestris* w składzie gatunkowym drzewostanów na rzecz gatunków liściastych poprzez utrzymanie procesu naturalnego obumierania tego gatunku; utrzymanie udziału tego gatunku na poziomie nie wyższym niż 10 % (stan niezadowalający - U1); utrzymanie zapasu martwego drewna (łącznie zasoby) na poziomie powyżej 20 m³/ha (stan właściwy – FV); utrzymanie zapasu martwego drewna wielkowymiarowego na poziomie od 3 do 5 szt./ha (stan niezadowalający - U1); zachowanie naturalnych cech, niezniszczonego runa i gleby, poprzez utrzymanie dotychczasowego sposobu użytkowania wyłączonego z pozyskania drewna (stan właściwy – FV). Przywołane powyżej cele zostały ustalone adekwatnie do wskazanych przedmiotów ochrony oraz utrzymania ich stanu ochrony w stanie nie pogorszonym.

Biorąc pod uwagę charakterystykę omawianego przedsięwzięcia, jego zakres oraz lokalizację, a także posiadane dane przyrodnicze (dokumentacja planu zadań ochronnych) oraz wiedzę i doświadczenie tutejszego organu, przeanalizowano rzeczywisty i potencjalny wpływ przedsięwzięcia na przedmioty ochrony i cele ochrony obszaru Natura 2000, w stopniu umożliwiającym określenie, czy możliwe jest wystąpienie znacząco negatywnego oddziaływania jego realizacji na osiągnięcie ustalonych założeń. W omawianym przypadku, m.in. z uwagi na odległość inwestycji od siedlisk przedmiotów ochrony obszaru, nie nastąpią oddziaływania o charakterze znacząco negatywnym na jego przedmioty ochrony. Przedsięwzięcie pozostaje bez wpływu na realizację celów ochrony i działań ochronnych (brak działań ochronnych na terenie realizacji zamierzenia i jego oddziaływania). Realizacja inwestycji nie spowoduje również sytuacji eskalacji zdefiniowanych planem zadań ochronnych zagrożeń.

Ze względu na skalę, charakter i lokalizację zamierzenia należy stwierdzić, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Obszar Natura 2000 Las Jana III Sobieskiego PLH140031. Tym samym realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na przyrodę rezerwatu przyrody „Rezerwat im. Króla Jana Sobieskiego”.

Dolina Środkowej Wisły PLB140004

Obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 ustanowiony został rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, które zostało zastąpione rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. Nr 25 poz. 133, z późn. zm.). Obszar posiada plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2014 r. poz. 4572, z późn. zm.).

Obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 to ostoja ptaków wodno-błotnych. Występują tu co najmniej 24 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Z uwagi na wysoką liczebność populacji lęgowych przedmiotami ochrony w obszarze są zarówno ptaki zamieszkujące piaszczyste wyspy i ławice (ohar, mewa czarnogłowa, mewa siwa, śmieszka, rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna, ostrzygojad, sieweczka obrożna, sieweczka rzeczna, brodziec piskliwy), nadrzeczne skarpy (zimorodek, brzegówka), zarośla nadrzeczne (bączek, podróżniczek, dziwonia), łąki i pastwiska (rycyk, krwawodziób, płaskonos) jak i lasy łęgowe (bielik, dzięcioł białoszyi, dzięcioł średni, nurogęś). W przypadku mowy siwej, śmieszki, rybitwy rzecznej, rybitwy białoczelnej, ostrzygojada i sieweczki obrożnej obszar stanowi największą krajową ostoję lęgową tych gatunków o kluczowym znaczeniu dla zachowania ich populacji. Dolina Środkowej Wisły jest ważnym na skalę międzynarodową korytarzem migracyjnym, stanowiącym miejsce żerowania i odpoczynku podczas wędrówek ptaków. Do przedmiotów ochrony należy migrująca populacja bociana czarnego oraz zimująca populacja krzyżówki. W trakcie sezonowej migracji w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje tu m.in. czapla biała oraz czajka i brodziec piskliwy. Jest to ważne zimowisko łabędzia niemego, gągoła, nurogęsi, mowy siwej, śmieszki oraz mowy srebrzystej. Zagrożeniem dla środowiska przyrodniczego doliny Wisły są m.in.: regulowanie (prostowanie) koryta rzecznej i zmiana jego przebiegu, tamy i ochrona przeciwpowodziowa prowadzona w śródlądowych systemach wodnych, wydobywanie piasku i żwiru, drapieżnictwo oraz wycinanie lasów.

Spośród gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, najbliższej względem inwestycji zidentyfikowano stanowiska dzięcioła średniego (*Dendrocopos medius*) – około 3 km w kierunku wschodnim od planowanej inwestycji. W PZO dla dzięcioła średniego nie zidentyfikowano zagrożeń istniejących, natomiast zagrożenie potencjalne to wycinka lasu. Mając powyższe na uwadze zdefiniowano cele ochrony, obejmujące utrzymanie populacji na poziomie minimum 410 par lęgowych (stan właściwy -FV). Utrzymanie dogodnych siedlisk lęgowych i żerowiskowych (między innymi utrzymanie nadrzecznych lasów łęgowych, w tym starodrzewu z gat.: dąb, jesion, olcha, grab - głównie martwych lub zamierających, ale też żywych z martwymi konarami), o powierzchni 1700 ha (stan właściwy - FV).

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

Cele działań ochronnych zdefiniowane w zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 12 czerwca 2023 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2023 r. poz. 7187) określone zostały dla

przedmiotów ochrony omawianego obszaru Natura 2000 i są wypadkową zidentyfikowanych zagrożeń oraz możliwych do osiągnięcia efektów przyrodniczych. Obejmują one m.in. takie założenia, jak:

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

Biorąc pod uwagę charakterystykę omawianego przedsięwzięcia, jego zakres oraz lokalizację, a także posiadane dane przyrodnicze (dokumentacja planu zadań ochronnych) oraz wiedzę i doświadczenie pracowników, przeanalizowano rzeczywisty i potencjalny wpływ przedsięwzięcia na przedmioty ochrony i cele ochrony obszaru Natura 2000, w stopniu umożliwiającym określenie, czy możliwe jest wystąpienie znacząco negatywnego oddziaływania jego realizacji na osiągnięcie ustalonych założeń. W omawianym przypadku, m.in. z uwagi na odległość inwestycji od stanowisk i siedlisk przedmiotów ochrony obszaru, nie nastąpią oddziaływania o charakterze znacząco negatywnym na jego przedmioty ochrony. Przedsięwzięcie pozostaje bez wpływu na realizację celów ochrony i działań ochronnych (brak działań ochronnych na terenie realizacji zamierzenia i jego oddziaływania). Realizacja inwestycji nie spowoduje również sytuacji eskalacji zdefiniowanych planem zadań ochronnych zagrożeń.

Ze względu na skalę, charakter i lokalizację zamierzenia należy stwierdzić, że nie będzie ono znacząco negatywnie oddziaływać na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004. Przywołane powyżej cele zostały ustalone adekwatnie do wskazanych przedmiotów ochrony oraz utrzymania ich stanu ochrony w stanie niepogorszonym.

Rezerwat przyrody Świder funkcjonuje w oparciu o zarządzenie Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 16 stycznia 1978 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (M.P. Nr 4 poz. 20) oraz zarządzenie nr 15 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 31 sierpnia 2021 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Świder. Ochroną objęto odcinki rzek Świdra i Mieni o łącznej długości 46 km wraz z przybrzeżnym pasem terenu po obu stronach rzek o szerokości 20 m, o łącznej powierzchni 238 ha, położone na terenie gminy Wiązowna i miasta Otwock oraz gmin Siennica i Kołbiel. Celem ochrony jest zachowanie naturalnego charakteru rzek Świder i Mienia, tworzących liczne przełomy, zakola i wodospady, nadbrzeżnej roślinności oraz bogatej fauny wodnej i nawodnej.

Mazowiecki Park Krajobrazowy im. Czesława Łaszka, dla którego obowiązującym aktem prawnym dającym podstawę prawną do funkcjonowania Mazowieckiego Parku Krajobrazowego jest rozporządzenie Nr 13 Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 kwietnia 2005 r. w sprawie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego im. Czesława Łaszka (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 75 poz. 1982, z późn. zm.). Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478, z późn. zm., zwaną dalej „uop”) oraz rozporządzeniem Nr 13 na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego im. Czesława Łaszka obowiązuje szereg zakazów, jednakże realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje ich naruszenia.

Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (OChK), obowiązującym aktem prawnym dającym podstawę prawną do funkcjonowania Warszawskiego OChK jest rozporządzenie Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. z 2007 r. Nr 42 poz. 870, z późn. zm.). Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz rozporządzeniem Nr 3 na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu obowiązuje szereg zakazów, jednakże realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje ich naruszenia.

Wariant inwestycyjny przedsięwzięcia zakłada rozbudowę LK 7 o czwarty tor na odcinku Warszawa Wawer – Otwock wraz z realizacją 3 obiektów inżynierskich (budowę wiaduktu kolejowego w km proj. 16+084, budowę przepustu kolejowego w km proj. 16+315, budowę mostu nad rzeką Świder w km proj. 25+271).

Teren, przez który przebiega linia kolejowa nr 7 (w tym planowany nowy tor) biegnie głównie przez tereny miejskie. Dominującym typem zagospodarowania jest tzw. typ kulturowy, który charakteryzuje się występowaniem zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej. W związku z wysokim zurbanizowaniem dominują ekosystemy ruderalne związane z terenami zabudowanymi, składowiskami, drogami, nasypami kolejowymi, ogródkami przydomowymi. Na krótkich odcinkach linia kolejowa przecina niewielkie powierzchnie leśne, będące na ogół peryferyjnymi końcówkami większych kompleksów leśnych znajdujących się przede wszystkim na piaszczystych terenach prawobrzeżnego tarasu wydmy Wisły, w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny. Na odcinku objętym projektem linia kolejowa krzyżuje się z rowem bez nazwy – km istn. 16+313 i kanałem Wawerski - km istn. linii kolejowej 13+620 oraz rzeką Świder km istn. 25+266. Prace będą wykonywane przede wszystkim w terenie kolejowym, na analizowanym odcinku nie planuje się odprowadzania wód opadowych za pomocą systemu kanalizacji deszczowej do rzeki Świder.

Przewiduje się wykonanie prac z dziedzin branż technicznych, obejmujących: układy torowe wraz z podtorzem, systemy odwodnieniowe, obiekty inżynierskie i konstrukcje inżynierskie, sterowanie ruchem kolejowym (SRK), urządzenia telekomunikacji i łączności, sieć trakcyjną. Pozostała infrastruktura czwartego toru linii kolejowej nr 7 będzie realizowana w ramach modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Lublin (zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa Wschodnia – Lublin – Dorohusk – Granica Państwa” wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, znak: WOOŚ.4201.1.1.2011.LP, z dnia 27 sierpnia 2012 r. oraz decyzją GDOŚ, znak: DOOŚ-oaII.4201.2.2012.mk.12, z dnia 26 listopada 2014 r., którą zmienił decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, znak: WOOŚ.4201.1.1.2011.LP).

Na potrzeby analiz, przeprowadzono badania terenowe, w latach 2018–2019 i obejmowały one pełen cykl fenologiczny (12 miesięcy). Inwentaryzacji dokonano w przyjętym pasie o szerokości 150 m po każdej ze stron osi linii kolejowych objętych projektem, czyli w tzw. buforze. Różnorodność gatunkowa reprezentowana jest przez: 6 gatunków bezkręgowców (mrówka rudnica, trzmiel ogrodowy, ślimak winniczek, trzepla zielona, trzmiel ziemny, trzmiel leśny), 2 gatunki gadów (zaskroniec, jaszczurka zwinka). W obrębie obszaru inwentaryzacji nie odnotowano gatunków płazów, jednak nie wyklucza się możliwości występowania żaby trawnej czy ropuchy szarej w okolicach rzeki Świder. Inwentaryzacja wykazała 8 gatunków ssaków (kret, dzik, wiewiórka, lis, kuna domowa, jeż wschodni, zając, bóbr europejski), 5 gatunków nietoperzy (karlik malutki, mroczek późny, karlik drobny, nocek, karlik nieoznaczony) i 24 gatunki ptaków (wrona siwa, kaczka krzyżówka, kawka, sroka, gołąb hodowlany, kapturka, wróbel, kos, rudzik, sówka, dzięcioł duży, bogatka, pierwiosnek, jastrząb, grzywacz, zięba, gołąb miejski, modraszka, piecuszek, szpak, dzięciołek, kowalik, sosnowka, gawron, gil).

Jednocześnie wskazuje się, że w obszarze rezerwatu przyrody Świder występują stale następujące gatunki ryb objętych ochroną prawną: minóg ukraiński, boleń, brzanka, różanka, koza, koza złotawa, piskorz, ślíz, głowacz białopłetwy. Łącznie z rybami nieobjętymi ochroną w obszarze inwentaryzacji stwierdzono 33 gatunki ryb.

Flora obszaru w otoczeniu planowanej inwestycji charakteryzuje się występowaniem zbiorowisk i gatunków o mało istotnym znaczeniu dla regionu i Polski. Najcenniejszymi gatunkami roślin stwierdzonymi na analizowanym terenie są wśród mszaków: drabik drzewkowaty, widłoząb miotłowy, rokitnik pospolity, bielistka siwa, gajnik lśniący, wśród roślin naczyniowych: kocanki piaszkowe, widłak goździsty, widłak jałowcowaty, a wśród porostów: chrobotek leśny. Różnorodność gatunkową

obszaru obniża obecność gatunków ekspansywnych oraz gatunków inwazyjnych. Między km ok. 15+540, a km ok. 16+300, gdzie inwestycja znajduje się w pobliżu Mazowieckiego Parku Krajobrazowego i Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w granicach inwestycji występują pojedyncze skupiska gatunków chronionych roślin (kocanki piaszkowe oraz bielistka siwa). Na wskazanym terenie w km istn. 16+049 (km proj. 16+084) planowana jest budowa wiaduktu kolejowego oraz budowa przepustu kolejowego w km istn. 16+313 (km proj. 16+315), w związku z czym konieczne będzie usunięcie lub przeniesienie gatunków chronionych, których lokalizacja kolidować będzie z zaplanowanymi pracami zgodnie z przepisami odrębnymi.

W rejonie inwestycji w obu analizowanych wariantach stwierdzono także dwa siedliska przyrodnicze, z czego jedno jest siedliskiem priorytetowym, które można uznać za najcenniejsze pod kątem bioróżnorodności. Oba siedliska uległy jednak silnej degeneracji ze względu na duży udział gatunków obcych i uznawane są za zdegradowane. Są to tereny w okolicy rzeki Świder (km ok. 25+200 – 25+300): 91E0* - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso incanae*, olsy źródłiskowe) oraz 91F0 - Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*). Ze względu na zakres prac związanych z budową mostu nad rzeką Świder w km istn. 25+266 (km proj. 25+271) w przypadku siedliska łęgowego (91E0) zniszczeniu może ulec ok. 0,006 ha znajdującego się w granicach planowanych prac, natomiast w przypadku siedliska (91F0) - 0,932 ha. Niszczenie siedliska będzie ograniczone do niezbędnego minimum. Prace prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym, który w sposób widoczny oznaczy granicę obszaru. Na budowę mostu na rzece Świder realizowanego w ramach inwestycji uzyskano zezwolenie na odstępstwa od zakazów obowiązujących w rezerwacie przyrody: decyzja GDOŚ z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.5, uzupełniona postanowieniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 lutego 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.6.

Niewielka skala zajętości obszarów chronionych nie wpłynie na zubożenie różnorodności biologicznej. Planowana wycinka drzew i krzewów w rezerwacie Świder, będzie w niewielkim stopniu dotyczyć zinwentaryzowanego tam siedliska 91F0 i będzie ograniczona niemalże w całości do terenu kolejowego. Prace budowlane nie powinny powodować znacznego zniszczenia lub zmniejszenia powierzchni siedlisk oraz zaburzenia funkcji pełnionych przez siedliska. Z punktu widzenia ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na stan ich zachowania w regionie inwestycji oraz nie wpłynie istotnie na zmiany liczebności populacji zwierząt.

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

Zgodnie ze stanowiskiem PGW WP z dnia 19 marca 2024 r., znak: WA.RZŚ.4360.1.129.2022.KK/IK.3, nałożone i wskazane w pkt 1.2.17. – 1.2.36. sentencji niniejszej decyzji warunki realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia wynikają z potrzeby zapobiegania i ograniczania wprowadzania zanieczyszczeń do wód i zapobiegania pogorszeniu ich stanu/potencjału w celu osiągnięcia co najmniej dobrego stanu wód, zgodnie z przepisami art. 55-61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087, z późn. zm., zwanej dalej „ustawą Prawo Wodne”).

Na podstawie danych z nowego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w regionie wodnym Środkowej Wisły, w granicach obszarów jednolitych części wód powierzchniowych (zwanymi dalej „JCWP”):

- Świder od Świdra Wschodniego do ujścia RW2000112569,
- Wisła od Wieprza do Narwi RW20001225999,
- Kanał Nowe Ujście RW20001025949,
- Kanał Wawerski od Kanału Nowe Ujście wraz z Kanałem Kamionkowskim i Kanałem Gocławskim RW200009259529.

Poniżej przedstawiono stan/potencjał ekologiczny ww. JCWP, wskazano czy osiągnięte są cele środowiskowe oraz jeśli nie, to czy ich osiągnięcie uznano za zagrożone, a także ewentualne odstępstwa czasowe osiągnięcia celów środowiskowych (derogacje) wraz z ich uzasadnieniem. Odstępstwa zostały

ustanowione z art. 4 ust. 4., 5. i/lub 7. Ramowej Dyrektywy Wodnej (zwanej dalej „RDW”).

Nazwa i kod JCWP	Stan/potencjał ekologiczny, Stan chemiczny, Stan ogólny	Cele środowiskowe	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Derogacje wynikające z art. 4 ust. 4., 5. i/lub 7. RDW
Świder od Świdra Wschodniego do ujścia RW2000112569	umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, zły stan wód	dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: MIR, EFI+PL/IBI_PL, benzo(b)fluoranten(w), fluoranten(w), bromowane difenyloetery(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.
Wisła od Wieprza do Narwi RW20001225999	słaby stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego,	dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku	zagrożona	Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są

Nazwa i kod JCWP	Stan/potencjał ekologiczny, Stan chemiczny, Stan ogólny	Cele środowiskowe	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Derogacje wynikające z art. 4 ust. 4., 5. i/lub 7. RDW
	zły stan wód	cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisła w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry		osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: BZT5, IFPL, bromowane difenyletery(b), rtęć(b), HBCDD(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.
Kanał Nowe Ujście RW20001025949	umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, zły stan wód	dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych	zagrożona	Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, benzo(b)fluoranten(w). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą

Nazwa i kod JCWP	Stan/potencjał ekologiczny, Stan chemiczny, Stan ogólny	Cele środowiskowe	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Derogacje wynikające z art. 4 ust. 4., 5. i/lub 7. RDW
		wskaźników - stan dobry		2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań. Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(g,h,i)perylen(w)]. Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.
Kanal Wawerski od Kanalu Nowe Ujście wraz z Kanalem Kamionkowskim i Kanalem Gocławskim RW200009259529	słaby potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego, zły stan wód	dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), chloroalkany(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry	zagrożona	Odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: BZT5, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C; IO, benzo(g(w),h(w),i)perylen(w), fluoranten(w), bromowane difenylotery(b), heptachlor(b). Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością

Nazwa i kod JCWP	Stan/potencjał ekologiczny, Stan chemiczny, Stan ogólny	Cele środowiskowe	Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Derogacje wynikające z art. 4 ust. 4., 5. i/lub 7. RDW
				kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie program działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Odstępstwo polegające na złagodzeniu celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: benzo(a)piren(w), chloroalkany(w). Jest to spowodowane czynnikami, które trwale uniemożliwiają osiągnięcie celów środowiskowych. Presje trwale uniemożliwiające osiągnięcie celów środowiskowych zaspokajają ważne potrzeby społeczno-gospodarcze i na obecnym etapie stwierdza się brak alternatywnych opcji zaspokojenia tych potrzeb. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań.

Zgodnie z ww. stanowiskiem PGW WP, teren przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych (zwanej dalej „JCWPd”), o europejskim kodzie GW200066, dla której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP): nr 2151 Subniecka Warszawska (centralna część), nr 215 Subniecka Warszawska, nr 222 Dolina Środkowej Wisły (Warszawa-Puławy).

Dwa pierwsze wymienione zbiorniki są nieudokumentowane. GZWP nr 222 znajduje się w utworach czwartorzędowych wypełniających współczesną dolinę Wisły i tylko w tym obszarze występuje w granicach inwestycji. Zbiornik charakteryzuje się dużą zasobnością i odnawialnością wód podziemnych. Zaliczony jest do silnie zagrożonych ze względu na brak izolacji warstwy wodonośnej na przeważającej części zbiornika.

Jak wskazano w ww. stanowisku PGW WP, powyższe należy mieć na uwadze przy projektowaniu przedsięwzięcia, w szczególności osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego przez JCWP, wykazujących aktualnie zły stan, jak również nie pogarszanie jakości wód podziemnych wykorzystywanych do spożycia.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, a także wód powierzchniowych i podziemnych przed potencjalnym zanieczyszczeniem i zapobiegania pogorszeniu ich stanu/potencjału JCWP i JCWPd w celu osiągnięcia co najmniej dobrego stanu wód zgodnie z przepisami art. 55-61 ustawy Prawo

Wodne, w pkt. 1.2.17. – 1.2.36. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunki dotyczące realizacji oraz eksploatacji planowanej inwestycji.

Podczas realizacji przedsięwzięcia miejsca składowania materiałów i postoju maszyn będą posiadać zabezpieczoną nawierzchnię i będą wyposażone w materiały sorpcyjne, dzięki którym możliwe będzie niezwłoczne usunięcie niepożądanych wycieków substancji ropopochodnych. Również utrzymanie maszyn i pojazdów w dobrym stanie technicznym przyczyni się do minimalizowania takich zagrożeń. W tym celu będą one regularnie konserwowane i eksploatowane w prawidłowy sposób, a także tankowane w miejscach do tego przeznaczonych.

Jak wynika z ww. stanowiska PGW WP, odpady magazynowane będą selektywnie i przechowywane w specjalnie wyznaczonych do tego celu miejscach. Wykonawca prac budowlanych zobowiązany będzie do prowadzenia ilościowej i jakościowej ewidencji odpadów w sposób zgodny z katalogiem odpadów. Zagospodarowanie odpadów zostanie zlecone podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia na zbieranie odpadów lub ich przetwarzanie.

Po zakończeniu prac budowlanych, zaplecza budowy, place manewrowe, bazy materiałowe zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed rozpoczęcia robót budowlanych.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zużywane będą niewielkie ilości wody – do zraszania warstw podbudowy, pielęgnacji betonu, zabezpieczenie przed pyleniem, na cele socjalno-bytowe. Woda na powyższe cele będzie dostarczana beczkowozami. Ścieki bytowe powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych, opróżnianych przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni ścieków.

Na wskazanym odcinku linii kolejowej nr 7 od km 11+172 do km 26+056 prowadzona jest inwestycja dotycząca modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Lublin. W projekcie tym znajduje się system odwodnienia dla torowiska m.in. w kilometrażu od 11+172 do km 26+056, którego odbiornikami wód opadowych i roztopowych są zbiorniki retencyjno-rozsączające, systemy rur retencyjno-rozsączających oraz studnie chłonne. Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy wyłącznie dodatkowych elementów odwodnienia, które dodano ze względu na dobudowę toru czwartego. Jedynie w km ok. 15+521 do km ok. 16+505, w rejonie projektowanego wiaduktu kolejowego, wykonane zostaną dodatkowo sączki drenarskie, drenokolektory, drenaż francuski wraz ze zbieraczami i kanałami przewidzianymi do odwodnienia czwartego toru, jak i torów nr 1 i 2 LK 7 zlokalizowanych na wiadukcie. Odbiornikami wód dla projektowanego odwodnienia w przedmiotowej inwestycji będą zbiorniki retencyjno-rozsączające ZRR 15+555 oraz ZRR 16+459. Zgodnie z ww. stanowiskiem PGW WP i analizowaną dokumentacją, przed zbiornikami zastosowane zostaną osadniki substancji mineralnych w celu podczyszczenia spływających wód opadowych.

Odwodnienie toru będzie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe po skarpach w teren lub do odwodnienia wglębnego.

Na rzece Świder zlokalizowany jest istniejący most kolejowy w km 25+266 (km proj. 25+271 LK 7). Most po prawej stronie istniejącego obiektu objęty będzie niniejszym przedsięwzięciem. Obiekt znajduje się w granicach rezerwatu przyrody Świder. Wyżej wymieniony obiekt inżynierski będzie realizowany w porze suchej przy obniżonym poziomie wód gruntowych. Podczas realizacji obiektów zachowana zostanie ciągłość przepływu rzeki. Wykopy pod fundamenty będą wykonane jako zamknięte w ściankach szczelnych.

Na odcinku objętym niniejszym postępowaniem na cieku bez nazwy zlokalizowany jest istniejący przepust kolejowy w km istn. 16+313 (km proj. 16+315 LK 7), dla którego przewidziano rozbiórkę w ramach modernizacji linii kolejowej nr 7. W ramach przedmiotowej inwestycji zaplanowano budowę przepustu kolejowego z zastosowaniem konstrukcji ramowej, jednootworowej z prefabrykowanych elementów żelbetowych. Wyżej wymieniony obiekt inżynierski będzie realizowany w porze suchej

przy obniżonym poziomie wód gruntowych. W przypadku przepustu zaplanowano prowadzenie robót w wykopie otwartym.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych, wyznaczonych na podstawie konwencji ramsarskiej. Przedmiotowa inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi.

Inwestycja ze względu na swoją długość miejscami przechodzi przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią, wynikające z map zagrożenia powodziowego, udostępnionych do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w dniu 7 września 2022 r.

W celu zabezpieczenia środowiska przed ewentualnym zanieczyszczeniem możliwym do wystąpienia podczas powodzi, w pkt 1.2.18. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek realizacji inwestycji ograniczający lokalizację zaplecza budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związanego z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców poza obszarami zagrożonymi powodzią (woda 100-letnia). Takie działania będą wystarczające dla ochrony stanu wód oraz stanu gleby (powierzchni ziemi) oraz przed ewentualnym zanieczyszczeniem.

Realizacja inwestycji przy zachowaniu warunków przedstawionych w pkt 1.2.17.–1.2.36. sentencji niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód oraz nie spowoduje zwiększenia zagrożenia powodziowego.

Zgodnie z treścią raportu ooś, w związku ze zmieniającym się klimatem, w krajach Unii Europejskiej uznano konieczność podjęcia działań będących próbą przeciwdziałania konsekwencjom zmian klimatycznych. Walka ze zmianami klimatu oraz adaptacja do tych zmian wymagają pełnego włączenia tych kwestii do planów, programów i przedsięwzięć realizowanych w całej Unii Europejskiej. Unijna polityka rozwoju transportu, rozwijana zgodnie z przyjętą w 2011 r. Białą Księgą, zakłada w perspektywie do 2050 roku rozwój sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%. Ma się to odbywać przez poprawę efektywności energetycznej pojazdów we wszystkich rodzajach transportu, optymalizację działań logistycznych i bardziej wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki lepszym systemom zarządzania i informacji. Rozwijana ma być sieć transportu multimodalnego (integracja różnych systemów transportowych). W większości innych dokumentów dotyczących transportu, w tym w Polityce Transportowej Państwa na lata 2006–2025 omawia się wpływ transportu na klimat, a w mniejszym stopniu problem odwrotny (tj. klimatu na transport). Oddziaływania chwilowych i długotrwałych stanów atmosfery na transport jest jednak istotne i zostało uwzględnione w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030. Przedstawiono je także dokładnie w dokumencie Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 (SPA 2020). Dotyczą one wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego odbywającego się na lądzie, wodzie i powietrzu. W skali kraju można zauważyć zróżnicowanie przestrzenne poszczególnych problemów, zarówno z uwagi na cechy infrastruktury, jak i występowanie zagrożeń pogodowych.

Zgodnie z treścią raportu ooś, planowane przedsięwzięcie przyczyni się do realizacji celów polityki klimatycznej. Wyznaczone cele realizacji przedsięwzięcia wpisują się we wszystkie cele główne ww. dokumentów strategicznych.

Przeprowadzona analiza podatności zmian klimatycznych na infrastrukturę kolejową oraz ryzyka wystąpienia danych czynników na obecne i przyszłe zmiany klimatu, nie wskazała istotnego wpływu czynników klimatycznych na planowane przedsięwzięcie. Inwestycja nie wpływa również negatywnie na zmiany klimatu na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji.

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

Przeprowadzona analiza złożonej dokumentacji potwierdziła, że treść przedłożonego raportu oś wraz z jego uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 ustawy oś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia oraz projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru oraz skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił uwarunkowania oraz ustalenia zawarte w raporcie oś wraz z jego uzupełnieniami i na ich podstawie:

- 1) określił rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1. sentencji niniejszej decyzji),
- 2) określił istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt 1.2. sentencji niniejszej decyzji),
- 3) określił wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oś (pkt 1.3. sentencji niniejszej decyzji),
- 4) określił brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy oś (pkt 2. sentencji niniejszej decyzji),
- 5) określił obowiązek wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej z zakresu ochrony przed hałasem (pkt 3. sentencji niniejszej decyzji),
- 6) określił brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko (pkt 4. sentencji niniejszej decyzji),
- 7) nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 5. sentencji niniejszej decyzji).

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

W celu ograniczenia oddziaływania na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne nałożono na inwestora warunki wskazane w pkt 1.2.2. oraz 1.2.4.–1.2.7. sentencji niniejszej decyzji.

W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko i zapewnienia prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej wprowadzono warunki wskazane w pkt 1.2.17.–1.2.37., 1.3.1. sentencji niniejszej decyzji.

Realizacja i eksploatacja projektowanej inwestycji będzie źródłem oddziaływań akustycznych. Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym i odwracalnym. W celu ograniczenia emisji hałasu zastosowane zostaną zabezpieczenia akustyczne, chroniące tereny zabudowy mieszkaniowej. W celu zminimalizowania oddziaływań w pkt 1.2.1., 1.2.8.–1.2.11. oraz 1.3.3. i 3. sentencji niniejszej decyzji ustalono odpowiednie warunki.

W celu uniknięcia lub ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko w otoczeniu przedmiotowej inwestycji – związanego z powstającymi na etapie realizacji i eksploatacji odpadami – inwestor winien racjonalnie prowadzić gospodarkę odpadami, poprzez wypełnienie warunków wskazanych w pkt 1.2.3., 1.2.12.–1.2.16. oraz 1.3.1. i 1.3.4. sentencji niniejszej decyzji.

W celu zminimalizowania wpływu inwestycji na lokalne populacje flory i fauny w pkt 1.2.38. – 1.2.47. sentencji niniejszej decyzji wskazano konieczność prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym. Kontrola terenu przy udziale specjalistycznego nadzoru przyrodniczego na różnych etapach prowadzenia prac (przed przystąpieniem do prac przygotowawczych i podczas ich przebiegu oraz realizacji zaplanowanych działań minimalizujących i kompensacji przyrodniczej) pozwoli ograniczyć do minimum szkody wśród gatunków podlegających ochronie i zwiększy prawdopodobieństwo prawidłowego wykonania zaplanowanych działań i ich skuteczność.

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do dziko występujących zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną, obowiązuje szereg zakazów. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ww. ustawą. Regionalny dyrektor ochrony środowiska między innymi może zezwolić na obszarze swojego działania na odstępstwa od zakazów: niszczenia siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania gatunków zwierząt podlegających ochronie oraz niszczenia gniazd w stosunku do gatunków ptaków objętych częściową i ścisłą ochroną. Podkreślenia wymaga fakt, iż zezwolenie na czynności podlegające zakazom w stosunku do zwierząt gatunków objętych ochroną może być wydane w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli czynności te nie są szkodliwe dla zachowania we właściwym stanie ochrony dziko występujących populacji chronionych gatunków zwierząt, oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt 1-7 uoop, tj.:

- 1) leży w interesie ochrony dziko występujących gatunków roślin, zwierząt, grzybów lub ochrony siedlisk przyrodniczych lub
- 2) wynika z konieczności ograniczenia poważnych szkód w odniesieniu do upraw rolnych, inwentarza żywego, lasów, rybostanu, wody lub innych rodzajów mienia, lub
- 3) leży w interesie zdrowia lub bezpieczeństwa powszechnego, lub
- 4) jest niezbędne w realizacji badań naukowych, działań edukacyjnych lub celów związanych z odbudową populacji, reintrodukcją gatunków roślin, zwierząt lub grzybów, albo do celów działań reprodukcyjnych, w tym do sztucznego rozmnażania roślin, lub
- 5) umożliwia, w ściśle kontrolowanych warunkach, selektywnie i w ograniczonym stopniu, zbiór, pozyskiwanie lub przetrzymywanie okazów roślin lub grzybów oraz chwytanie, pozyskiwanie lub przetrzymywanie okazów zwierząt gatunków objętych ochroną w liczbie określonej przez wydającego zezwolenie, lub
- 6) w przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory - wynika z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogów o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogów związanych z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska, lub
- 7) w przypadku gatunków innych niż wymienione w pkt 6 - wynika ze słusznego interesu strony lub koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogów o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogów związanych z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że przywołane wyżej przepisy są szczególnie rygorystyczne wobec gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Tu zastosowanie mają jedynie przesłanki indywidualne określone w art. 56 ust. 4 pkt 1-6 uoop (punkty 1-6 wskazano powyżej). Co istotne, przesłanka indywidualna wskazana w art. 56 ust. 4 pkt 6 uoop, w odniesieniu do gatunków ptaków dotyczy jedynie wydania zezwolenia na niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania (art. 56 ust. 4a uoop). W przypadku wydania zezwolenia na czynności niszczenia, usuwania gniazd bądź schronień ptaków objętych ochroną gatunkową, zastosowanie mają jedynie przesłanki indywidualne określone w art. 56 ust. 4 pkt 1-5 uoop (punkty 1-5 wskazano powyżej).

Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii inwestora. Jednocześnie informuje się, że zgodnie z art. 131 pkt 14 ww. ustawy, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega

karze aresztu lub grzywny. Z tego też względu tutejszy organ w pkt 1.2.48. sentencji niniejszej decyzji wskazał odpowiedni warunek.

Odpowiednia lokalizacja i organizacja zaplecza budowy, dróg dojazdowych na etapie prac wstępnych i przygotowawczych, realizacji i likwidacji ograniczy późniejsze straty w roślinności (niepotrzebne niszczenie poszycia roślinnego i przekształcania terenu). Powierzchnia ziemi, siedlisko życia wielu organizmów, może zostać zanieczyszczone płynami eksploatacyjnymi, w tym substancjami ropopochodnymi wyciekającymi z maszyn i urządzeń budowlanych. W celu eliminowania tego typu sytuacji w pkt 1.2.18. oraz w pkt 1.3.1. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunki określające odpowiednią organizację zaplecza budowy oraz jego zaopatrzenie w odpowiednie sorbenty. Ponadto w celu ograniczenia możliwości zniszczenia siedliska gatunków chronionych wprowadzono powyższe warunki.

Humus jako najcenniejsza warstwa profilu glebowego podlega ochronie i jako taka powinna być zabezpieczona na czas realizacji inwestycji i wykorzystana do zagospodarowania otoczenia inwestycji. Jednocześnie prowadzenie prac związanych ze zdjęciem humusu pod nadzorem oraz z zastosowaniem ewentualnych zabezpieczeń określonych w pkt 1.2.49. sentencji niniejszej decyzji pozwoli na realizację prac z poszanowaniem ochrony gatunkowej.

Właściwa organizacja prowadzenia prac obejmująca wyznaczenie i oznaczenie w terenie granicy pomiędzy zajmowanym pod inwestycję terenem, a częścią siedlisk przyrodniczych sąsiadujących z obszarem robót, ma na celu zmniejszenie prawdopodobieństwa nieumyślnego zniszczenia tych siedlisk. Powyższy warunek, określony w pkt 1.2.50. sentencji niniejszej decyzji, został wprowadzony w związku z występowaniem w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru inwestycji siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk roślin chronionych.

W związku z lokalizacją w buforze inwestycji (150 m na każdą stronę linii kolejowej nr 7) dwóch pomników przyrody: „Sosna Falenicka” – Sosna zwyczajna (Sosna pospolita) *Pinus sylvestris* usytuowana po lewej stronie linii kolejowej w odległości ok. 1 m od granicy zakresu inwestycji na wysokości km ok. 21+466 LK 7 oraz Sosna zwyczajna (Sosna pospolita) *Pinus sylvestris* – usytuowana po lewej stronie linii kolejowej w odległości ok. 8 m od granicy zakresu inwestycji na wysokości km ok. 25+515 LK 7, w pkt 1.2.51. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono odpowiedni warunek. W celu zabezpieczenia pomników przyrody wszelkie prace w strefie ochronnej należy objąć nadzorem dendrologicznym, oraz prowadzić w ścisłej koordynacji z organem nadzorującym.

Zabezpieczenie zgodnie ze sztuką ogrodniczą drzew przewidzianych do adaptacji oraz odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy zapewni zachowanie drzewostanu w dobrym stanie i ograniczy późniejsze straty w roślinności. Wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym i chiropterologicznym pozwoli uniknąć niepokojenia gniazdujących ptaków oraz nietoperzy, a także ograniczy ich śmiertelność (pkt 1.2.52 – 1.2.53. sentencji niniejszej decyzji).

W celu ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ryby, jak również pozostałe środowisko wodne, w pkt 1.2.54. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek prowadzenia prac poza okresem tarła ryb lub pod nadzorem przyrodniczym.

Zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń wykopów „pułapek” powstałych podczas realizacji inwestycji zapobiegnie wpadaniu do nich i uwięzieniu zwierząt. Umożliwienie zwierzętom ucieczki z terenu robót, a w razie konieczności ich przeniesienie (zgodnie z przepisami odrębnymi) w dogodne siedliska zmniejszy ryzyko nieumyślnego zabijania zwierząt podczas wykonywania prac budowlanych (pkt 1.2.55.- 1.2.58. sentencji niniejszej decyzji).

Warunek określony w pkt 1.2.59. sentencji niniejszej decyzji, dotyczący oświetlenia, ma na celu ograniczenie przywabiania owadów nocnych i ograniczenie ich śmiertelności w wyniku bezpośredniego kontaktu z rozżarzoną żarówką oraz przywabiania ptaków i nietoperzy, które się nimi żywią.

W celu ograniczenia strat w roślinności gatunków chronionych w pkt 1.2.60. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono odpowiedni warunek.

W celu zabezpieczenia rezerwatu przyrody w pkt 1.2.61. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono odpowiednie warunki realizacji inwestycji, minimalizujące wpływ inwestycji na cel ochrony rezerwatu przyrody Świder. Warunki te zostały określone decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 10 stycznia 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.5, uzupełnioną postanowieniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 lutego 2024 r., znak: DZP-WP.6205.86.2023.AL.6. Powyższe warunki wskazują również działania kompensujące.

W celu zminimalizowania śmiertelności ptaków w pkt 1.3.2. sentencji niniejszej decyzji nałożono warunek, który ma ograniczyć możliwość ich kolizji z elementami infrastruktury.

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

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

W pkt 3. sentencji niniejszej decyzji, Regionalny Dyrektor, biorąc pod uwagę stanowisko PPIS i wiedzę własną organu, nałożył na inwestora obowiązek wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej z zakresu ochrony przed hałasem, która zweryfikuje rzeczywiste oddziaływanie akustyczne planowanego przedsięwzięcia i oceni skuteczność zastosowanych ekranów akustycznych.

W pkt 4. sentencji niniejszej decyzji, tutejszy organ, biorąc pod uwagę stanowisko PGW WP, stwierdził brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Stanowisko takie przyjął wzięwszy pod uwagę, że ww. przedsięwzięcie nie znajduje się w bliskim sąsiedztwie granic państwa. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w raporcie ooś, wszelkie prace związane z realizacją inwestycji prowadzone będą w granicach Polski, a przeobrażenia będą mieć charakter lokalny i ograniczony. Ze względu na znaczną odległość, jaka dzieli inwestycję od granicy z sąsiednimi państwami – 130 km w linii prostej od granicy państwa z Białorusią oraz ok. 230 km od granicy z Obwodem królewieckim, stwierdza się brak możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia uwidaczniane były w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, Urzędzie Miasta Józefowa oraz w Urzędzie Miasta Otwocka. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

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

Zgodnie z art. 30 ustawy o oś Regionalny Dyrektor zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o oś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje uwidaczniane były w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, Urzędzie Miasta Józefowa oraz w Urzędzie Miasta Otwocka. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.

Regionalny Dyrektor obwieszczeniem z dnia 16 września 2024 r., znak: WOŚ-II.420.434.2019.MBR.45, wyznaczył 30-dniowy termin udziału społeczeństwa w terminie **od dnia 24 września 2024 r. do dnia 23 października 2024 r.**, w którym każdy tym zainteresowany, bez względu na przymiot strony, mógł składać uwagi i wnioski w formie pisemnej, ustnie do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym. W przewidzianym do tego terminie do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

– za pośrednictwem e-maila zgłosili:

Radna Rady m.st. Warszawy - [REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA]
(data wpływu – 30.09.2024 r., o godz. 14:10), [REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA]
[REDAKTURA] (data wpływu – 08.10.2024 r., o godz. 08:42), [REDAKTURA]
[REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 08.10.2024 r., o godz. 10:47),
[REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 16.10.2024 r., o godz. 12:01), [REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 17.10.2024 r., o godz. 10:55), [REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 18.10.2024 r., o godz. 01:30), [REDAKTURA]
[REDAKTURA] (pismo podpisali w imieniu mieszkańców: [REDAKTURA], [REDAKTURA]) z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 22.10.2024 r., o godz. 21:33), [REDAKTURA] (w imieniu mieszkańców ulic przylegających lub w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 00:26), [REDAKTURA] (w imieniu mieszkańców ulic przylegających lub w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 00:32), Kierownik Referatu Zagospodarowania Przestrzennego – [REDAKTURA] (w imieniu Burmistrza Miasta Józefowa, pismo z dnia 23.10.2024 r., znak: ZP.671.1.2018.DR(19), podpisane z up. Burmistrza Miasta Józefowa przez Zastępcę Burmistrza – [REDAKTURA]), z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 15:58), [REDAKTURA] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 19:02), [REDAKTURA] i [REDAKTURA] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 19:12), [REDAKTURA] (pismo [REDAKTURA] w imieniu współwłaścicieli nieruchomości położonej w Warszawie przy [REDAKTURA], [REDAKTURA]) z konta [REDAKTURA] z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:03), [REDAKTURA] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:36), [REDAKTURA] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu [REDAKTURA] (data wpływu – 23.10.2024

- r., o godz. 20:45), [REDACTED] (pismo [REDACTED] w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:58), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:06), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 22:02), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:23), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 22:00), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:57), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:46), [REDACTED] (pismo [REDACTED] w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:27), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 23:00), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 23:49), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 22:03), [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 21.10.2024 r., o godz. 12:27);
- za pośrednictwem platformy ePUAP zgłosili:
[REDACTED] (data wpływu – 16.10.2024 r., o godz. 12:10), [REDACTED] w imieniu mieszkańców (pismo podpisane przez [REDACTED], przesłane za pośrednictwem platformy ePUAP przez Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych w Warszawie, data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 15:42), [REDACTED] (w imieniu mieszkańców [REDACTED] w składzie: [REDACTED], pismo podpisane przez [REDACTED], data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 12:10).

Tab. 1. Sposób wykorzystania ww. uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w tabeli umieszczonej poniżej:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
	WNIOSKI I UWAGI ZŁOŻONE ZA POŚREDNICTWEM e-MAILA	
1.	e-mail Radnej Rady m.st. Warszawy - [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 30.09.2024 r., o godz. 14:10)	
1.1.	Wniosek o uwzględnienie w decyzji środowiskowej możliwie największej	W ocenie Regionalnego Dyrektora przedłożony przez inwestora raport ooś wraz

liczby drzew nasadzanych, w ramach kompensacji przy uwzględnieniu uwarunkowań technicznych przedsięwzięcia. Uwaga, że miejsce i rodzaj nasadzeń powinny być wybierane w konsultacji z Urzędem Dzielnicy Warszawa Wawer. Uwaga, że modernizacja linii kolejowej nr 7, na odcinku do stacji Wawer, wiązała się z wycinką ogromnej ilości drzew. Zielona dotychczas okolica stała się pustą przestrzenią, bez ochrony akustycznej, przeciwpylowej, estetycznej i termicznej jaką dawały drzewa rosnące wzdłuż torów.	z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Raport o oś wskazuje, że inwestycja jest <i>rozbudową istniejącej linii, wybór przedmiotowego rozwiązania jest optymalny ze względów technicznych, ekonomicznych oraz uwarunkowań środowiskowych</i>. Wskazuje, że <i>na danym terenie oraz bezpośrednio w jego sąsiedztwie realizowana będzie również modernizacja linii kolejowej nr 7, dla której realizacji Inwestor posiada już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach</i>. Oznacza to, że <i>teren, na którym planowana jest budowa czwartego toru, będzie już po części przekształcony i dostosowany do wymagań nowej infrastruktury kolejowej</i>. Zaznaczyć również należy, że <i>dobudowywany dodatkowy tor musi osiągać parametry takie same jak pozostałe modernizowane tory, nie może od nich odstawać pod względem technologicznym</i>. Oddziaływania na środowisko występujące na etapie prac budowlanych w ramach budowy czwartego toru będą ograniczone do ułożenia nowego toru bez konieczności lub stosunkowo niewielkiej ingerencji w środowisko. Raport o oś wskazuje, że większość prac powodujących zniszczenie pokrywy roślinnej wykonanych zostanie w ramach przewidzianych prac modernizacyjnych dla istniejących torów, na co Wnioskodawca posiada już prawomocną decyzję środowiskową. Duża część robót będzie wykonywana z torowiska. Prowadzenie prac w ten sposób minimalizuje wpływ na środowisko naturalne – zminimalizowanie zajętości dodatkowych terenów. Raport o oś wskazuje, że duża część planowanej wycinki w ramach realizacji dodatkowego toru wynika z konieczności spełnienia wytycznych dotyczących odległości przewodów od gałęzi drzew, przebudowy układów torowych oraz kolizji terenów zielonych (zadrzewionych, zakrzaczonych) z projektowanymi rozwiązaniami. Usunięcie drzew i krzewów będzie prawie w całości ograniczone do granic terenu kolejowego. Prace związane z usuwaniem drzew oraz krzewów prowadzone będą poza okresem lęgowym ptaków. Oddziaływanie będzie miało charakter miejscowy i nie będzie powodować zmian funkcji krajobrazów lokalnych, zatem zwarte kompleksy leśne oraz
--	--

		<i>leśne siedliska przyrodnicze pozostaną nadal lasami. Raport ooś wskazuje, że linia kolejowa została wybudowana w XIX wieku. Linia wraz z towarzyszącą infrastrukturą, istniejąc od wielu lat wpisała się w krajobraz analizowanego obszaru. Analizowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie kolejowym, który w dużej mierze jest już terenem przekształconym</i> W pkt 1.2.52. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek nakazujący ograniczenie wycinki do niezbędnego minimum (<i>wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wszelkie prace należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu ornitologii i chiropterologii, poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia), dopuszcza się prowadzenie wycinki drzew i krzewów w sezonie lęgowym ptaków po dokonaniu przez nadzór przyrodniczy bezpośrednio przed podjęciem prac (maksymalnie 3 dni) weryfikacji co do braku występowania czynnych (zasiedlonych) siedlisk gatunków podlegających ochronie</i>), jak również zabezpieczenie drzew pozostających (podczas prowadzenia prac najbliższe położone drzewa i krzewy przeznaczone do adaptacji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem przez maszyny i pojazdy, zgodnie ze sztuką ogrodniczą, np. poprzez wykonanie szalunku z desek drewnianych, mat trzcinowych lub słomianych) – warunek określony w pkt 1.2.53. sentencji niniejszej decyzji. W pkt 1.2.61.22. sentencji niniejszej decyzji wskazano również konieczność kompensacji strat spowodowanych wycinką drzew w rezerwacie Świder, którą Wnioskodawca przeprowadzi pod nadzorem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie - odtworzenie siedlisk przyrodniczych w rezerwatach przyrody Mosty Kalińskie i Sadkowie.
2.	e-mail [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 08.10.2024 r., o godz. 08:42)	
2.1.	Uwaga, że destrukcyjny dla środowiska jest charakter wariantu proponowanego przez PLK. Uwaga, że pomysł puszczenia linii szybkiej kolei dalekobieżnej przez środek miasta sam w sobie świadczy o braku poszanowania dla miejsca i chęci pójścia przez inwestora po najmniejszej linii oporu. Uwaga, że Pan rozumie, że odcinki na Pradze Południe i w Otwocku	Regionalny Dyrektor poddaje własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oceny oddziaływania na środowisko opracowanego dla inwestycji o określonych parametrach technicznych (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego

	są już gotowe, więc inaczej tej linii już teraz poprowadzić się nie da. Uwaga, że dotychczasowe zaniechania PLK nie powinny być dla RDOŚ argumentem za akceptacją fuszarki w kolejnych krokach. Uwaga, że linię kolejową można poprowadzić w wykopie i tunelach pod skrzyżowaniami, co nie tylko podwyższy bezpieczeństwo, zlikwiduje konieczność budowy urządzeń wyciszających hałas, ale przede wszystkim nie zniszczy obecnej tkanki miejskiej oraz przyrody. Uwaga, że takie rozwiązanie promowałoby nawet integrację dzielnic, usuwając jej obecne podzielenie przez linię kolejową na pół. Wniosek o priorytetyzację interesu lokalnego środowiska nad „wygodą” inwestora, szczególnie że rozwiązania alternatywne nie są jakimś skomplikowanym przedsięwzięciem.	z dnia 23 lutego 2011 r. sygn. akt: II OSK 2516/10). Z wnioskiem o zmianę przebiegu inwestycji, rozwiązań projektowych, zaniechanie inwestycji należy zgłosić się do inwestora – spółki PKP PLK S.A. w Warszawie. Zadania regionalnego dyrektora ochrony środowiska określone zostały w art. 131 ust. 1 ustawy ooś. Zadaniem Regionalnego Dyrektora jest m.in. przeprowadzanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co oznacza, że tutejszy organ przeprowadzając ww. postępowanie ocenia kwestie środowiskowe (m.in. wpływ przedsięwzięcia na środowisko: przyrodę, hałas, gospodarkę wodno-ściekową, gospodarkę odpadami i wpływ inwestycji na powietrze). Powyższe zadania nie dotyczą oceny ani rozstrzygania kwestii ekonomicznych i społecznych, a więc kwestie ekonomiczne i społeczne (m.in. sposób przeprowadzania konsultacji społecznych przez inwestora) leżą poza kompetencjami Regionalnego Dyrektora. Regionalny Dyrektor związany jest treścią wniosku i nie decyduje o zakresie przedsięwzięcia, a jego rola polega na określeniu uwarunkowań środowiskowych w celu dotrzymania standardów jakości środowiska. Zasadność budowy inwestycji we wskazanym wariantcie i zaniechanie innych wariantów, potrzeba jej realizacji i wola inwestora w tym zakresie nie podlega pod ocenę Regionalnego Dyrektora w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jest nieistotna w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3.	e-mail [REDAKTOWANE] z adresu: [REDAKTOWANE] (data wpływu – 08.10.2024 r., o godz. 10:47) zatytułowany: „Petycja o zmianę destrukcyjnego projektu rozbudowy linii kolejowej nr 7 na terenie Osiedla Radość w warszawskiej Dzielnicy Wawer” oraz Skarga na realizację projektu rozbudowy Linii Kolejowej nr 7 przez PKP PLK	
3.1.	Skarga/Uwaga na projekt, który zagraża środowisku oraz społeczności lokalnej Osiedla Radość w warszawskiej dzielnicy Wawer. Uwaga, że projekt jest sprzeczny z zasadami zrównoważonego rozwoju (art. 71 ustawy Prawo ochrony środowiska) oraz narusza ustawę o zapobieganiu szkodom w środowisku.	O charakterze pisma świadczy jego treść a nie tytuł w związku z tym, Regionalny Dyrektor potraktował maila jako uwagi i wnioski do decyzji, do których odniósł się poniżej. Kwestie społeczne znajdują się poza kompetencjami Regionalnego Dyrektora określonymi ustawą ooś.
3.2.	Uwaga, że realizacja planu obejmuje wycięcie około 400 drzew, w tym	Odpowiedź jak w pkt 1.1.

	wiekowych okazów oraz degradację centrum osiedla, co doprowadzi do powstania betonowych struktur, likwidując przestrzeń społeczne.	Kwestie społeczne znajdują się poza kompetencjami Regionalnego Dyrektora określonymi ustawą ooś.
3.3.	Uwaga, że konsekwencją będzie wykluczenie społeczne części mieszkańców, zwłaszcza osób starszych, niepełnosprawnych i rodziców z dziećmi, którzy będą mieli utrudniony dostęp do kluczowych usług (szkoły, sklepy, ośrodek zdrowia).	Odpowiedź jak w pkt 2.1. Kwestie społeczne znajdują się poza kompetencjami Regionalnego Dyrektora określonymi ustawą ooś.
3.4.	Uwaga, że projekt zakłada wybudowanie nasypów kolejowych w bezpośrednim sąsiedztwie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, co odetnie dzikim zwierzętom dostęp do wody oraz ich naturalne szlaki migracyjne. Uwaga, że jest to działanie niehumanitarne i w sprzeczności z zasadami ochrony bioróżnorodności oraz zrównoważonego rozwoju.	Odpowiedź jak w pkt 2.1. Odpowiedź jak w pkt 1.1. <i>Raport ooś wskazuje, że z uwagi na fakt, że linia kolejowa obecnie istnieje to jej przebudowa nie będzie powodować powstania dodatkowych barier w migracji zwierząt. Obszar, na którym planowana jest realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie przecina korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym. Migracja zwierząt po rozbudowie linii kolejowej nie będzie utrudniona i prawdopodobnie utrzyma się na tym samym poziomie co obecnie. Most na rzece Świder po zakończeniu prac pełnił będzie funkcję przejścia dla średnich zwierząt. Funkcjonowanie planowanej inwestycji nie będzie miało wpływu na fragmentację siedlisk, ponieważ linia kolejowa nie stanowi bariery w przemieszczaniu się zwierząt. Realizacja wariantu inwestycyjnego W1 nie pogorszy możliwości migracji zwierząt w poprzek linii kolejowej w stosunku do stanu istniejącego.</i> Regionalny Dyrektor określił w pkt 1.2.38. –1.2.61. sentencji niniejszej decyzji szereg warunków z zakresu ochrony przyrody jakie inwestor winien spełnić na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji. Zastosowanie ww. warunków ograniczy ingerencję inwestycji w środowisko przyrodnicze (m.in. faunę).
3.5.	Uwaga, że społeczne konsultacje dotyczące projektu przeprowadzone w 2012 r. dotyczyły innej wersji planu, co czyni je nieważnymi w kontekście obecnych zmian.	Kwestie dotyczące konsultacji społecznych przeprowadzonych z mieszkańcami przez inwestora w 2012 r. wykraczają poza kompetencje Regionalnego Dyrektora określone ustawą ooś. Z uwagą należy zwrócić się do inwestora. Odpowiedź jak w pkt 2.1.
3.6.	Wniosek i postulat o zatrzymanie realizacji projektu w jego obecnej formie, która ma niszczyielski wpływ na środowisko oraz społeczność lokalną.	Odpowiedź jak w pkt 2.1.

3.7.	Wniosek i postulat o przeanalizowanie alternatywnych rozwiązań takich jak budowa linii kolejowej na estakadach, co ograniczyłoby szkody ekologiczne i społeczne, lub przeprowadzenie linii w wykopie bądź tunelu.	Odpowiedź jak w pkt 2.1.
4.	e-mail [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 16.10.2024 r., o godz. 12:01)	
4.1.	Wniosek o zaniechanie rozbudowy linii kolejowej nr 7 na terenie Osiedla Radość według obecnego projektu i zmianę na dogodną dla mieszkańców, ze względu na destruktywność projektu dla Osiedla Radość w każdym aspekcie: społecznym, przyrodniczym, itd.	Odpowiedź jak w pkt 2.1. Z wnioskiem o zaniechanie inwestycji należy zwrócić się do inwestora. Kwestie społeczne znajdują się poza kompetencjami Regionalnego Dyrektora określonymi ustawą ooś.
5.	e-mail [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 17.10.2024 r., o godz. 10:55)	
5.1.	Uwaga, że destrukcyjny projekt zakłada wybudowanie nasypów kolejowych na terenie graniczącym bezpośrednio z Mazowieckim Parkiem Krajobrazowym, gdzie znajdują się szlaki wędrowne dzikich zwierząt, takich jak łosie, dziki, sarny, lisy, borsuki, kuny i bobry. Uwaga, że odcięcie zwierzętom możliwości dotarcia do źródeł wody jest w założeniu sprzeczne z zasadami zrównoważonego rozwoju i po prostu niehumanitarne.	Odpowiedź jak w pkt 3.4.
5.2.	Uwaga, że konsultacje społeczne na temat rozbudowy linii kolejowej nr 7 były przeprowadzone w 2012 r. i dotyczyły projektu z trzema torami i bez nasypu między PKP Międzyzlesie a PKP Radość, więc w żaden sposób nie spełniają wymogu konsultacji społecznych dotyczących obecnego projektu.	Odpowiedź jak w pkt 3.5.
5.3.	Uwaga, że rozwiązaniem przynoszącym o wiele mniejsze koszty społeczne i środowiskowe jest poprowadzenie całej linii kolejowej na tym odcinku w wykopie/podziemnym tunelu.	Odpowiedź jak w pkt 3.7.
6.	e-mail [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 18.10.2024 r., o godz. 01:30)	
6.1.	Uwaga, że obecny projekt będzie skutkował nieodwracalnymi zmianami dla środowiska i społeczności Osiedla Radość.	Odpowiedź jak w pkt 4.1.
6.2.	Uwaga, że nie zważając na kilkuletnie protesty mieszkańców Osiedla Radość (600 pisemnych podpisów zebranych w 2019 r. i złożonych na ręce Wojewody oraz 695 podpisów on-line zebranych od maja 2023 r. pod Petycją o zmianę projektu) PKP PLK chce zrealizować	Odpowiedź jak w pkt 1.1. Odpowiedź jak w pkt 3.5. Odpowiedź jak w pkt 6.1.

	projekt, który zakłada wycięcie 400 drzew (w tym kilkunastu ponadstuletnich o obwodach sięgających 3 m) oraz degradację ścisłego centrum Osiedla Radość i zamianę miejsca tętniącego życiem (m.in. sklepy oraz lokalny bazar) na betonową pustynię i rozjazdy drogowe oraz przejścia podziemne, które dla osób niepełnosprawnych, starszych oraz z wózkami dziecięcymi będą ogromnym utrudnieniem w dostaniu się do ważnych punktów osiedla, takich jak ośrodek zdrowia, przedszkola, szkoły czy sklepy. Uwaga, że dla wielu osób realizacja obecnego projektu grozi wykluczeniem społecznym. Uwaga, że centrum Osiedla Radość jest skupione wokół stacji kolejowej, a obecny projekt ma w założeniu zniszczenie tego centrum, a w następnej kolejności centrum Osiedla Falenica), które to centra według planu PKP PLK mają być zlikwidowane i zamienione na infrastrukturę komunikacyjną (użyteczną głównie dla pojazdów i kolei), co niszczy tradycyjne więzi społeczne i jest sprzeczne z zasadą przywracania ludziom ulic i eliminowania ruchu tranzytowego z poziomu terenu.	
6.3.	Uwaga jak w pkt 5.1.	Odpowiedź jak w pkt 5.1.
6.4.	Uwaga jak w pkt 5.2.	Odpowiedź jak w pkt 5.2.
6.5.	Uwaga, że rozwiązaniem przynoszącym o wiele mniejsze koszty społeczne i środowiskowe jest poprowadzenie linii kolejowej na estakadach i stacji kolejowej Warszawa Radość na poziomie +1 albo poprowadzenie całej linii kolejowej w wykopie/podziemnym tunelu.	Odpowiedź jak w pkt 5.3.
7.	e-mail [REDACTED] (pismo podpisali w imieniu mieszkańców: [REDACTED]) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 22.10.2024 r., o godz. 21:33),	
7.1.	Uwaga, że w raporcie ośs dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock” jasno wskazano na konieczność budowy ekranów akustycznych na odcinku „od 12.552 km do 13.802 km”, co miało na celu minimalizację negatywnego wpływu hałasu generowanego przez pociągi na mieszkańców pobliskich terenów. Uwaga, że niestety, pomimo tych zapisów, ekrany akustyczne na zakończonym już odcinku inwestycji nie zostały wybudowane.	Regionalny Dyrektor w pkt 1.2.9. sentencji niniejszej decyzji nałożył na inwestora konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci m.in. ekranów akustycznych. W km 12+552-13+802 nałożona została konieczność wybudowania ekranów nr 1-14.

7.2.	Uwaga, że obecnie wraz ze wzrostem częstotliwości przejazdów pociągów dalekobieżnych i towarowych, szczególnie w godzinach nocnych, mieszkańcy odczuwają poważne skutki zdrowotne. Uwaga, że nadmierny hałas powoduje problemy ze snem, zaburzenia koncentracji, a w dłuższej perspektywie może przyczyniać się do rozwoju chorób układu krążenia i nerwowego.	Odpowiedź jak w pkt 7.1. Budowa ekranów akustycznych poprawi warunki i komfort życia mieszkańców, które będą miały wpływ na poprawę ich stanu zdrowia i życia.
7.3.	Uwaga, że jednym z argumentów PKP PLK za rozbudowę linii kolejowej była poprawa bezpieczeństwa poprzez wybudowanie przejść podziemnych i likwidację nielegalnych przejść przez tory. Uwaga, że ekrany akustyczne mogłyby pełnić dodatkową funkcję bariery, co przyczyniłoby się do wyeliminowania tych niebezpiecznych przejść.	Odpowiedź jak pkt 7.1. Budowa ekranów akustycznych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców.
7.4.	Wniosek o wyjaśnienie przyczyn braku realizacji ekranów akustycznych na odcinku „od 12.552 km do 13.802 km”, pomimo ich uwzględnienia w raporcie ooś.	Raport ooś stanowi dokument, w którym inwestor przedstawia analizę oddziaływania na środowisko, w tym m.in. na zdrowie i życie ludzi, ochronę przed hałasem. W raporcie ooś i jego uzupełnieniach inwestor przedstawił, iż zostaną wybudowane ekrany akustyczne. Odpowiedź jak w pkt 7.1.
7.5.	Wniosek o wyegzekwowanie działań od PKP PLK dot. wybudowania ekranów akustycznych na ww. odcinku, zgodnie z zapisami raportu.	Odpowiedź jak w pkt 7.4.
7.6.	Wniosek o potwierdzenie, że ekrany akustyczne zostaną zrealizowane zgodnie z planem, w szczególności na odcinku od stacji Anin do stacji Międzyzlesie.	Odpowiedź jak w pkt 7.4.
7.7.	Uwaga, że w przypadku niespełnienia postulatów Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Anin Residence zwróci się do odpowiednich instytucji Unii Europejskiej, ponieważ znaczna część środków na rozbudowę ww. linii kolejowej pochodzi z funduszy unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), promującego zrównoważony rozwój, a niewybudowanie ekranów akustycznych może stanowić naruszenie warunków tego finansowania.	Odpowiedź jak w pkt 7.4.
7.8.	Wniosek o podjęcie natychmiastowych działań mających na celu wyjaśnienie braku realizacji ekranów oraz ich niezwłoczne wybudowanie.	Odpowiedź jak w pkt 7.4.
7.9.	Wniosek o informację, czy przewidywane są tymczasowe środki, które mogłyby	Regionalny Dyrektor w pkt 1.2.1., 1.2.8.–1.2.11. sentencji niniejszej decyzji nałożył na inwestora

	zmniejszyć wpływ hałasu na zdrowie mieszkańców do momentu powstania ekranów.	szereg warunków z zakresu ochrony przed hałasem, które należy spełnić na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Realizacja i eksploatacja inwestycji przy zastosowaniu ww. warunków znacząco ograniczy wpływ hałasu na zdrowie i życie ludzi.
8.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców ulic przylegających lub w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 00:26)	
8.1.	Wniosek o wyjaśnienia na podstawie jakich danych, gdzie przeprowadzonych badań oraz terenu inwentaryzacji wydano decyzje środowiskowe umożliwiające realizację inwestycji pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock” w brzmieniu wymagającym od inwestora wybudowania ekranów akustycznych na odcinku Anina, gdzie odległość od granic działek i budynków mieszkalnych wynosi kilkadziesiąt lub kilkaset metrów. Uwaga, że w przypadku realizacji inwestycji na odcinku Warszawa Gocławek – Warszawa Wawer RDOŚ w Warszawie nie doprowadził do takiego obligatoryjnego rozwiązania, choć w przypadku mieszkańców czwarty tor oraz generalnie wszystkie cztery tory są umiejscowione w odległości kilku lub kilkunastu metrów od zabudowań lub granic działek mieszkalnych mieszkańców.	Regionalny Dyrektor prowadził postępowanie w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla ww. inwestycji, w tym zgromadził i przeanalizował materiał dowodowy (m.in. raport ooś i jego uzupełnienia), uzyskał opinie PPIS oraz uzgodnienia PGW WP i GDOŚ, przeprowadził udział społeczeństwa oraz wyznaczył również siedmiodniowy dla stron postępowania termin dający możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań <u>przed wydaniem niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</u>. Niniejsze rozstrzygnięcie kończy ww. postępowanie. W raporcie ooś i jego uzupełnieniach została przedstawiona analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, odpowiedź jak w pkt 7.4. Inwentaryzacja przyrodnicza, która stanowi integralną część raportu ooś, przedstawia zbiór danych, wraz z metodyką, opisem badań i terenu inwestycji gdzie badania zostały przeprowadzone. Regionalny Dyrektor zauważa, że w niniejszym postępowaniu, zgodnie z art. 74 ust. 3a ustawy ooś, Stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę, z zastrzeżeniem art. 81 ust. 1. Przez obszar ten rozumie się: 1) przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu; 2) działki, na których w wyniku realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, lub 3) działki znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania

		przedsięwzięcia, które może wprowadzić ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem. Powyższy zapis został wprowadzony przez ustawodawcę w ustawie ooś i wszedł w życie z dniem 24 września 2019 r. (czyli obowiązywał w ustawie ooś na dzień złożenia przez inwestora wniosku – 9 grudnia 2019 r.) W ocenie Regionalnego Dyrektora kwestie dotyczące ekranów akustycznych na odcinku Warszawa Gocławek – Warszawa Wawer nie dotyczą odcinka przedmiotowego przedsięwzięcia linii kolejowej nr 7. Inwestycja dotyczy linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock, a nie odcinka Warszawa Gocławek – Warszawa Wawer. W ocenie Regionalnego Dyrektora przedłożony przez inwestora raport ooś wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Przedstawione w raporcie ooś i jego uzupełnieniach rozpoznanie środowiskowe jest wystarczające do oceny oddziaływania akustycznego elementów inwestycji.
8.2.	Wniosek o natychmiastowe wszczęcie procedur zmierzających do jak najszybszego wybudowania ekranów akustycznych o właściwych parametrach, które zagwarantują mieszkańcom choć połowiczny powrót do normalności.	W pkt 1.2.9. i 1.2.10. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych oraz absorberów szynowych. W ocenie Regionalnego Dyrektora kwestie dotyczące ekranów akustycznych na odcinku Warszawa Gocławek – Warszawa Wawer nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej nr 7. Inwestycja dotyczy linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Wawer – Otwock, a nie odcinka Warszawa Gocławek – Warszawa Wawer.
8.3.	Wniosek o nasadzenia drzew z silnym systemem korzeniowym wzdłuż ekranów akustycznych w celu ustabilizowania gruntu, który na odcinku Warszawa Wawer – Gocławek jest w przeważającej większości piaszczysty, a co się z tym wiąże drgania z pobliskiej trakcji	Odpowiedź jak w pkt 1.1.

	przenoszą się na budynki mieszkańców i doprowadzają do licznych uszkodzeń, między innymi do pękania ścian.	
8.4.	Wniosek o zainstalowanie czujników sejsmicznych w budynkach mieszkalnych w pierwszej oraz drugiej linii zabudowy mieszkalnej licząc od osi skrajnych torów po obu stronach inwestycji, w związku z uporczywym hałasem oraz drganiami.	W ocenie Regionalnego Dyrektora nie zaszyły przesłanki uzasadniające wprowadzenie takiego warunku. W pkt 1.2.1., 1.2.8.–1.2.11. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył szereg warunków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne.
8.5.	Wniosek o zainstalowanie w bezpośredniej odległości od torów, czyli na wysokości zabudowań mieszkalnych w pierwszej oraz drugiej linii czujników hałasu na okres nie krótszy niż 6 miesięcy oraz działających w trybie 24-godzinny. Uwaga, że badań nie może wykonywać spółka jakkolwiek zależna od PKP.	Odpowiedź jak w pkt 8.4.
8.6.	Wniosek o trwałe ograniczenie prędkości pociągów na trasie Warszawa Wawer – Warszawa Gocławek, które umożliwi mieszkańcom w miarę możliwości, normalne funkcjonowanie oraz zapobiegnie dalszej dewastacji mienia mieszkańców, w tym różnego rodzaju instalacji (m.in. zapobiegnie rozszczelnieniu wieloletnich instalacji gazowych).	Kwestie dotyczące ograniczania prędkości pociągów nie dotyczą odcinka przedmiotowego przedsięwzięcia linii kolejowej oraz przekraczają kompetencje organu przewidziane ustawą ooś. Z wnioskiem o ograniczenie prędkości pociągów na trasie Warszawa Wawer – Warszawa Gocławek należy zgłosić się do inwestora.
9.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców ulic przylegających lub w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 00:32)	
9.1.	Wniosek jak w pkt 8.1.	Odpowiedź jak w pkt 8.1.
9.2.	Wniosek jak w pkt 8.2.	Odpowiedź jak w pkt 8.2.
9.3.	Wniosek jak w pkt 8.3.	Odpowiedź jak w pkt 8.3.
9.4.	Wniosek jak w pkt 8.4.	Odpowiedź jak w pkt 8.4.
9.5.	Wniosek jak w pkt 8.5.	Odpowiedź jak w pkt 8.5.
9.6.	Wniosek jak w pkt 8.6.	Odpowiedź jak w pkt 8.6.
10.	e-mail Kierownika Referatu Zagospodarowania Przestrzennego – [REDACTED] (w imieniu Burmistrza Miasta Józefowa, pismo z dnia 23.10.2024 r., znak: ZP.671.1.2018.DR(19), podpisane z up. Burmistrza Miasta Józefowa przez Zastępcę Burmistrza – [REDACTED]), z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 15:58)	
10.1.	Uwaga, że pas kolejowy w Józefowie to 3,5 km długości odcinek o szerokości od 36,5 m do 57,5 m, który porośnięty jest drzewami stanowiącymi naturalną barierę akustyczną, termiczną i wizualną linii kolejowej nr 7 przebiegającą przez miasto Józefów. Uwaga, że drzewa stanowią ogromny walor, który rekompensuje podział miasta na dwie części, a tory kolejowe w poziomie terenu bardzo wyraźnie powodują ten podział i na co dzień utrudniają życie mieszkańcom, czy przejeżdżającym przez miasto. Uwaga, że wobec powyższego należy bardzo	Odpowiedź jak w pkt 1.1.

	starannie przeprowadzić inwentaryzację drzew i tylko te, które ewentualnie będą kolidowały z planowaną inwestycją wskazać do usunięcia. Uwaga, że pozostałe należy chronić, ponieważ stanowią dla mieszkańców i miasta szczególnie cenny element pasa kolejowego.	
10.2.	Uwaga, że w przypadku przekroczenia norm hałasowych, ekrany akustyczne, które w Józefowie będą miały wysokość nawet do 5,5 m, należy wykonać w technologii przyjaznej dla środowiska z materiałów ekologicznych oraz w formie kratowej zawierającej podłoża ziemne (lub inne) umożliwiające wegetację i wzrost roślin piennych. Uwaga, że ekrany powinny również być przyjazne dla pnączy, które wykorzystując wąsy czepne będą umożliwiały ich wzrost. Uwaga, że zielone „ściany” ekranów od początku zainstalowania to namiastka dotychczasowego zadrzewionego korytarza kolejowego bardzo zadbanego przez służby miejskie i, że „zielone” ekrany choć w pewnym stopniu stworzą klimat tak bliski Józefowowi. Uwaga, że tradycyjne ekrany akustyczne z płaskimi powierzchniami (aluminiowymi, szklanymi) będą zupełnie obce w krajobrazie miasta i będą narażone na akty wandalizmu w postaci wszechobecnego w takich miejscach graffiti oraz przede wszystkim nie będą przyjazne dla roślin piennych.	Kwestia technologii wykonania ekranów przekracza kompetencje tutejszego organu przewidziane ustawą ooś.
10.3.	Uwaga, że w pasach pomiędzy ekranami a drogami powiatowymi położonymi wzdłuż pasa kolejowego, miejscach, gdzie nie uda się wygospodarować miejsc postojowych dla samochodów osobowych, należy wprowadzić nasadzenia kompensujące, które uzupełnią część drzew, które na pewno zostaną usunięte. Wniosek, żeby nasadzenia zawierały elementy o różnej wysokości i stopniu wypełnienia, poczynwszy od odpowiednich drzew, krzewów, roślin pnączowych i poszycia dających efekt spójności i atrakcyjności.	Odpowiedź jak w pkt 1.1
11.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 19:02)	
11.1.	Wniosek o zobowiązanie spółki PKP Polskie Koleje Państwowe	W ocenie Regionalnego Dyrektora przedłożony przez inwestora raport ooś wraz

do uzupełnienia raportu ooś poprzez przedłożenie pełnej i szczegółowej analizy oddziaływania zrealizowanej /realizowanej inwestycji na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi – stabilności gruntu) oraz nieruchomości (dobra materialne) i linie wodociągowe i gazowe znajdujące się na terenach wzdłuż odcinka linii Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer w pierwszej oraz drugiej linii zabudowy mieszkalnej, licząc od osi skrajnych torów po obu stronach wspomnianej inwestycji, w tym w szczególności: ulicy [REDAKTOWANE], ulicy [REDAKTOWANE] (na odcinku od linii kolejowej do ulicy [REDAKTOWANE]), ulicy [REDAKTOWANE] w całości, a także ulicy [REDAKTOWANE] (na końcowym jej odcinku co najmniej od numeru [REDAKTOWANE]) i ulicy [REDAKTOWANE] na odcinku od Parku Matki Mojej do ul. [REDAKTOWANE], a także ulicy [REDAKTOWANE] ul. [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE], zawierającej: a) szczegółowe dane pozwalające określić poziom natężenia hałasu powstałego w wyniku zrealizowania inwestycji w ww. rejonach uzyskane w oparciu o analizy i pomiary wykonane przez niezależny od PKP podmiot specjalizujący się w tego rodzaju pomiarach, przy czym z zobowiązaniem, aby pomiary te zostały dokonane z należytą starannością m.in. poprzez: 1. zainstalowanie w co najmniej kilku różnych punktach na każdej z ww. ulic (w tym na początku, środku i końcu, a także wewnątrz budynków za zgodą ich właścicieli) odpowiednich czujników hałasu działających w trybie 24 godzinnym na określony czas (w przekonaniu mieszkańców nie krótszy niż 6 miesięcy) umożliwiające dokonanie pomiarów przy różnym natężeniu ruchu i prędkości pociągów; 2. przeprowadzenie pomiarów przy prędkości minimalnej i przewidywanej maksymalnej prędkości pociągów, w tym z podziałem na: pociągi podmiejskie (w tym SKM),	z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania m.in. akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym oddziaływania na zdrowie i życie ludzi. Przedstawione w raporcie ooś i jego uzupełnieniach rozpoznanie środowiskowe jest wystarczające do oceny oddziaływania akustycznego elementów inwestycji. Ponadto Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”. Odpowiedź jak w pkt 1.1. Odpowiedź jak w pkt 3.4.
--	---

	dalekobieżne i towarowe; w tym ze wskazaniem dat i godzin dokonania pomiarów oraz przedłożeniem rozkładów jazdy pociągów, z którego będzie wynikało jakie dokładnie składy w danych godzinach i pomiarach poruszały się po przedmiotowym odcinku; b) szczegółowe dane pozwalające określić wpływ oddziaływania zrealizowanej inwestycji na powierzchnię ziemi, w tym z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, stabilność gruntu oraz drgań powstałych w związku z ruchem pociągów na dobra materialne – nieruchomości i instalacje wodociągowe i gazowe posadowione wzdłuż tego odcinka linii kolejowej – tj. m.in. na wskazanych powyżej ulicach, uzyskane w oparciu o analizy i pomiary wykonane przez niezależny od PKP podmiot specjalizujący się w tego rodzaju pomiarach, przy czym z zobowiązaniem, aby pomiary te zostały dokonane z należytą starannością m.in. poprzez: 1. zainstalowanie w co najmniej kilku różnych punktach pomiarowych na każdej z ww. ulic (w tym na początku, środku i końcu) odpowiednich czujników sejsmicznych działających w trybie 24 godzinnym na określony czas, umożliwiające dokonanie pomiarów przy różnym natężeniu ruchu i prędkości pociągów; 2. przeprowadzenie pomiarów przy prędkości minimalnej i przewidywanej maksymalnej prędkości pociągów, w tym z podziałem na: pociągi podmiejskie (w tym SKM), dalekobieżne i towarowe; w tym ze wskazaniem dat i godzin dokonania pomiarów oraz przedłożeniem rozkładów jazdy pociągów, z którego będzie wynikało jakie dokładnie składy w danych godzinach i pomiarach poruszały się po przedmiotowym odcinku; 3. przeprowadzenie (za zgodą zainteresowanych właścicieli)	
--	---	--

	ogłędzin nieruchomości posadowionych przy ww. ulicach, w tym w celu ustalenia ewentualnych powstałych już uszkodzeń oraz poziomu i rodzaju drgań widocznych i odczuwalnych w trakcie przejazdu pociągu; w tym przeprowadzenie tych ogłędzin w trakcie przejazdu pociągów przy prędkości minimalnej i przewidywanej maksymalnej prędkości, w tym z podziałem na: pociągi podmiejskie (w tym SKM), dalekobieżne i towarowe; w tym ze wskazaniem dat i godzin dokonania pomiarów oraz przedłożeniem rozkładów jazdy pociągów, z którego będzie wynikało jakie dokładnie składy w danych godzinach i pomiarach poruszały się po przedmiotowym odcinku; c) szczegółowe dane porównawcze wyników analiz dotyczących zakresów wskazanych w lit. a) i b) powyżej sporządzonych przed rozpoczęciem realizacji inwestycji i/lub w jej trakcie z wynikami analiz jakie zostaną przeprowadzone zgodnie z lit. a) i b) powyżej.	
11.2.	Wniosek o (w przypadku nieuwzględnienia wniosku z pkt 11.1.) podjęcie przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odpowiednich czynności zmierzających do uzyskania szczegółowej analizy oddziaływania inwestycji na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi – stabilności gruntu) oraz nieruchomości (dobra materialne) znajdujących się na terenach wskazanych w pkt 11.1. powyżej; zawierającej dane wskazane w pkt. 11.1. lit. a)–c) powyżej, uzyskane na zasadach i w warunkach tamże wskazanych.	W ocenie Regionalnego Dyrektora przedłożony przez inwestora raport o oś wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi – stabilności gruntu) oraz nieruchomości (dobra materialne). Przedstawione w raporcie o oś i jego uzupełnieniach rozpoznanie środowiskowe jest wystarczające do oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Ponadto Regionalny Dyrektor prowadził postępowanie w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla ww. inwestycji, w tym zgromadził i przeanalizował materiał dowodowy (m.in. raport o oś i jego uzupełnienia), uzyskał opinie PPIS oraz uzgodnienia PGW WP i GDOŚ. W celu zabezpieczenia m.in. środowiska gruntowo-

		wodnego, ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony roślin i zwierząt Regionalny Dyrektor w sentencji niniejszej decyzji nałożył na inwestora szereg warunków, które inwestor winien spełnić na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer –Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”. Odpowiedź jak w pkt 1.1. Odpowiedź jak w pkt 3.4.
11.3.	Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniającej wyniki analiz przeprowadzonych w myśl pkt 11.1. i/lub pkt 11.2. powyżej.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
11.4.	Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazującej w celu zminimalizowania wpływu oddziaływania zrealizowanej/realizowanej inwestycji na środowisko, w tym na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi oraz nieruchomości (dobra materialne) znajdujące się na terenach wzdłuż odcinka linii Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer, nakazującej: 1. wybudowanie w terminie najbliższych dwóch lat ekranów akustycznych o właściwych parametrach na całym ww. odcinku; 2. dokonanie w ww. terminie nasadzeń drzew z silnym systemem korzeniowym wzdłuż ww. ekranów akustycznych w celu ustabilizowania gruntu; w tym nakazującej dokonanie nasadzeń w liczbie co najmniej odpowiadającej skali wycinki jaka została dokonana przed realizacją inwestycji; 3. dokonanie w ww. terminie innych odpowiednich czynności i prac oraz wybudowanie/wbudowanie urządzeń na całym ww. odcinku mających na	W pkt 1.2.9. i 1.2.10. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych oraz absorberów szynowych. Odpowiedź jak w pkt 7.9. Regionalny Dyrektor wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, przed uzyskaniem przez inwestora innych decyzji m.in. pozwoleniem na budowę i kwestia terminu zrealizowania inwestycji, a tym samym zrealizowania warunków decyzji, przekracza kompetencje organu przewidziane ustawą o oś. W pkt 1.2.8. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność ograniczenia w obszarze zabudowanym czasu pracy najgłośniejszych urządzeń i maszyn do pory dziennej, od godziny 6⁰⁰ do godziny 22⁰⁰, z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych (np. prac wymagających zachowania ciągłości robót). Ponadto w pkt 3. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora

	celu ustabilizowanie gruntu i zmniejszenie poziomu drgań; <u>a ponadto:</u> 4. prowadzenie prac związanych z czynnościami opisanymi w lit. a)–c) powyżej wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne, a także prac związanych z ewentualnym usuwaniem awarii; 5. prowadzenie prac związanych z czynnościami opisanymi w lit. a)–c) powyżej mogących powodować drgania dynamiczne z bezpieczną dla budynków posadowionych w okolicy prowadzenia prac częstotliwością wibrowania, a także nakazującej obserwację tych budynków w trakcie realizacji prac oraz po ich zakończeniu – w tym sporządzenie odpowiedniego raportu w tym zakresie w terminie 6 miesięcy po zakończeniu prac; 6. prowadzenie monitoringu udatności i trwałości nasadzeń dokonanych w myśl lit. b) powyżej w okresie 5 lat od ich wprowadzenia – w 1, 3 i 5 roku; a w przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów nasadzenia zastępcze uzupełnić w stosunku 1:1 najpóźniej w następnym roku kalendarzowym (termin sadzenia winien określić nadzór przyrodniczy uwzględniając gatunek i typ wykorzystanej sadzonki, a także uwarunkowania meteorologiczne); <u>a także:</u> 7. ograniczenie prędkości pociągów na trasie Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek do prędkości ograniczającej negatywny wpływ inwestycji na środowisko, tj. prędkości 30–50 km/h, w tym w zależności od okoliczności: – na czas niezbędny do zakończenia prac, o których mowa w lit. a)–c) powyżej, tj. do czasu zniwelowana negatywnego wpływu na środowisko, który to fakt winien być potwierdzony analizą porealizacyjną,	konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu. Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”. Odpowiedź jak w pkt 1.1. Odpowiedź jak w pkt 3.4.
--	---	---

	przeprowadzoną zgodnie z lit. h) poniżej; lub – trwale – w przypadku negatywnych wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w lit. h) poniżej – tj. w przypadku, w którym wyniki analizy będą wskazywały na przekraczanie dopuszczalnego poziomu hałasu i/lub drgań w trakcie ruchu pociągów na tym odcinku pomimo podjętych działań opisanych w lit. a)–c) powyżej; 8. w celu porównania zakresu oddziaływania inwestycji po zakończeniu prac, o których mowa w lit. a)–c) powyżej ze stanem sprzed ich przeprowadzenia, w tym w celu porównania zakresu oddziaływania inwestycji wskazanego w uzupełnionym zgodnie z pkt 11.1. raporcie z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, nakazanie wykonania i przedłożenia w terminie 12 miesięcy od zakończenia prac analizy porealizacyjnej dla każdego z przedsięwzięć opisanych w lit. a)–c) powyżej z osobna oraz łącznie, w zakresie wpływu inwestycji na powierzchnię ziemi, w tym z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, stabilność gruntu oraz drgań powstałych z ruchem pociągów na dobra materialne – nieruchomości i instalacje wodociągowe i gazowe posadowione wzdłuż tego odcinka linii kolejowej oraz na stan klimatu akustycznego, tj. poziom drgań i natężenia hałasu powstały w wyniku zrealizowania inwestycji w rejonach wskazanych w pkt 11.1. powyżej; wraz z zobowiązaniem, aby ww. analiza została przeprowadzona na zasadach i w warunkach co najmniej określonych w pkt 11.1. lit. a)– b) powyżej.	
11.5.	Wniosek o informowanie mieszkańców o dalszym przebiegu postępowania, w tym o podejmowanych czynnościach w sprawie, mających istotny wpływ na wydanie decyzji środowiskowej, w tym o terminach, w których można się zapoznać z aktami sprawy, a także o fakcie wydania decyzji, w tym gdzie i kiedy można się z nią zapoznać.	Na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy o oś organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją

		sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje uwidaczniane były w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, Urzędzie Miasta Józefowa oraz w Urzędzie Miasta Otwocka. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora. Zgodnie z art. 10 § Kpa Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy o oś strony były zawiadomione o czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia uwidaczniane były w sposób zwyczajowo przyjęty w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie oraz w Urzędzie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, Urzędzie Miasta Józefowa oraz w Urzędzie Miasta Otwocka. Dodatkowo zamieszczane były na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora. Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 8 i 9 ustawy o oś dane o wniosku o wydanie decyzji, postanowieniu nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i o niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie. Ponadto treść niniejszej decyzji została opublikowana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora.
11.6.	Uwaga, że jakiegokolwiek pomiary dotychczas wykonane przez PKP nie były prawidłowe, dlatego mieszkańcy zgłaszają wniosek o uzupełnienie raportu o oś o dokonanie dokładnych i rzetelnych analiz w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny oraz powierzchnię ziemi, w tym drgania mające wpływ na nieruchomości i linie gazowe i wodociągowe.	Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestia prawidłowości, rzetelności i poprawności pomiarów przedstawionych w raporcie o oś nie jest zależna od tutejszego organu. Regionalny Dyrektor dokonuje oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie przedłożonego już przez inwestora raportu o oś i jego uzupełnień. Ocena poprawności, rzetelności i prawidłowości badań przekracza kompetencje Regionalnego Dyrektora określone

		ustawą ooś. Z powyższym wnioskiem należy zgłosić się do inwestora.
		Ponadto odpowiedź jak w pkt 11.2.
11.7.	Uwaga, że w szczególności pomiary inwestora nie odzwierciedlają rzeczywistego stanu rzeczy, w tym dokonywane były w sposób niepełny i nierzetelny. Nie było na ww. ulicach posadowionych urządzeń pomiarowych w odpowiedniej ilości i poprzez odpowiedni czas umożliwiające wyprowadzenie adekwatnych wniosków odnośnie poziomu hałasu oraz drgań, ani przed ani po realizacji inwestycji. Uwaga, że nie były montowane żadne urządzenia pomiarowe wewnątrz nieruchomości, także nie dokonano oględzin nieruchomości mieszkańców ani linii gazowych i wodociągowych po zrealizowaniu inwestycji w celu zbadania jej wpływu na nie.	Odpowiedź jak w pkt 11.6. Ponadto Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”.
11.8.	Uwaga, że rzetelny pomiar musi uwzględniać zarówno porę dzienną jak i nocną, a także fakt zróżnicowania poziomu hałasu zarówno podczas przejazdu „lekkich” pociągów podmiejskich jak i podczas pędzących z dużą prędkością pociągów dalekobieżnych, czy „ciężkich” pociągów towarowych. Uwaga, że z uwagi na to, że prowadzone są prace na linii Warszawa Wschodnia–Otwock mieszkańcy zauważają, że czasowo wyłączany/ograniczany jest ruch „ciężkich” czy dalekobieżnych pociągów, stąd jeżeli pomiary były lub byłyby dokonywane w krótkim okresie czasu nie są one i nie będą miarodajne dla oceny wpływu inwestycji na poziom hałasu i drgań (np. byłyby wykonywane przez PKP tylko w czasie, w którym kursują pociągi podmiejskie). Uwaga, że dodatkowo winny być przeprowadzone odpowiednie testy pokazujące poziom natężenia hałasu i drgań przy maksymalnej docelowej prędkości jaka ma być dozwolona na tym odcinku, a na dzień dzisiejszy pociągi jeszcze z taką prędkością się nie poruszają. Uwaga, że w celu sprawdzenia czy pomiary zostały dokonane prawidłowo z uwzględnieniem rodzaju pociągu i prędkości, PKP powinna również załączyć rozkład jazdy jaki	Odpowiedź jak w pkt 11.6.

	obowiązywał w okresie dokonywanych pomiarów i testów.	
11.9.	Uwaga, że dopiero rzetelna analiza zawarta w raporcie umożliwi wydanie prawidłowej decyzji środowiskowej, która to decyzja w ocenie mieszkańców powinna nakazywać podjęcie czynności mających na celu zminimalizowanie negatywnego wpływu inwestycji na środowisko, w tym nakazywać wybudowanie odpowiednich ekranów akustycznych, a także podjęcie czynności mających na celu dalsze ograniczanie hałasu i drgań, w tym dokonanie nasadzeń czy podjęcie innych odpowiednich czynności i prac oraz wybudowanie/wbudowanie urządzeń. Uwaga, że teren na odcinku Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek jest w przeważającej większości piaszczysty, a co za tym idzie, drgania z pobliskiej trakcji przenoszą się na budynki mieszkańców, a w niektórych przypadkach dotyczących sąsiadów doprowadzają do uszkodzeń (pękają mieszkańcom ściany).	W ocenie Regionalnego Dyrektora przedłożony przez inwestora raport oś wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy o oś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi – stabilności gruntu) oraz nieruchomości (dobra materialne). Przedstawione w raporcie oś i jego uzupełnieniach rozpoznanie środowiskowe jest wystarczające do oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. W celu zabezpieczenia m.in. środowiska gruntowo-wodnego, ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony roślin i zwierząt Regionalny Dyrektor w sentencji niniejszej decyzji nałożył na inwestora szereg warunków, które inwestor winien spełnić na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. W pkt 1.2.9. i 1.2.10. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych oraz absorberów szynowych. W pkt 1.2.1., 1.2.8.–1.2.11. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył szereg warunków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji. Ponadto w pkt 3. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu. Ponadto Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”.

		Odpowiedź jak w pkt 1.1.
11.10.	Wniosek o podjęcie czynności i wdrożenie procedur, które umożliwią mieszkańcom choć połowiczny powrót do normalności i zapobiegą dewastacji ich mienia, w tym m.in. zapobiegą ewentualnemu rozszczelnieniu instalacji gazowych. Mieszkańcom chodzi o czas, w którym będą realizowane wnioskowane prace mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na środowisko, jak i ewentualnie o okres po ich zakończeniu. Uwaga, że w pełni uzasadniony jest wniosek mieszkańców o czasowe lub trwałe ograniczenie prędkości pociągów na trasie Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek.	Regionalny Dyrektor w pkt 1.2. sentencji niniejszej decyzji nałożył na inwestora szereg warunków z zakresu m.in. ochrony środowiska gruntowo-wodnego, ochrony przed hałasem i ochrony powietrza jakie inwestor winien spełnić na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w tym m.in. konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne. Regionalny Dyrektor wydaje decyzję środowiskową dla planowanego przedsięwzięcia i kwestia terminu zrealizowania inwestycji, a tym samym zrealizowania warunków decyzji, przekracza kompetencje tutejszego organu przewidziane ustawą ooś. Ponadto Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”.
11.11.	Uwaga, że niestety zarówno zastosowana technologia prac modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer, dobudowanie torów i przesunięcie ich bliżej siedzib mieszkalnych (po stronie od ul. [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE]) i dokonanie wycinki drzew, które były posadowione wzdłuż linii kolejowej, ma w ocenie mieszkańców katastrofalne skutki. Uwaga, że na skutek przesunięcia torów oraz wycinki drzew znacznie zwiększył się poziom hałasu i poziom drgań w domach, które to drgania i hałas w ocenie mieszkańców przekraczają dopuszczalne prawem normy.	W pkt 1.2.9. i 1.2.10. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych oraz absorberów szynowych. W pkt 1.2.1., 1.2.8.–1.2.11. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył szereg warunków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji. W pkt 3. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu. Ponadto Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o

		wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”.
		Odpowiedź jak w pkt 1.1.
12.	e-mail [REDACTED] i [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 19:12)	
12.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
12.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
12.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
12.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
12.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
12.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
12.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
12.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
12.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
12.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
12.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
13.	e-mail [REDACTED] (pismo [REDACTED] w imieniu współwłaścicieli nieruchomości położonej w Warszawie przy [REDACTED], [REDACTED]) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:03)	
13.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
13.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
13.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
13.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
13.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
13.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
13.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
13.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
13.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
13.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
13.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
14.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:36)	
14.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
14.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
14.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
14.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
14.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
14.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
14.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
14.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
14.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
14.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
14.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
15.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy [REDACTED])	

	przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:45)	
15.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
15.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
15.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
15.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
15.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
15.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
15.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
15.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
15.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
15.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
15.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
16.	e-mail [REDACTED] (pismo [REDACTED] w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 20:58)	
16.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
16.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
16.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
16.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
16.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
16.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
16.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
16.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
16.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
16.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
16.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
17.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:06)	
17.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
17.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
17.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
17.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
17.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
17.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
17.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
17.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
17.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
17.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
17.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
18.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 22:02)	
18.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
18.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
18.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
18.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
18.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
18.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.

18.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
18.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
18.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
18.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
18.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
19.	e-mail [REDACTED] w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDACTED] z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:23)	
19.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
19.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
19.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
19.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
19.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
19.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
19.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
19.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
19.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
19.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
19.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
20.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 22:00)	
20.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
20.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
20.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
20.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
20.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
20.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
20.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
20.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
20.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
20.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
20.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
21.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:57)	
21.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
21.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
21.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
21.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
21.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
21.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
21.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
21.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
21.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
21.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
21.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
22.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:46)	

22.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
22.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
22.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
22.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
22.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
22.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
22.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
22.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
22.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
22.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
22.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
23.	e-mail [REDACTED] (pismo [REDACTED] w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 21:27)	
23.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
23.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
23.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
23.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
23.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
23.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
23.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
23.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
23.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
23.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
23.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
24.	e-mail [REDACTED] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDACTED] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 23:00)	
24.1.	Wniosek o zobowiązanie spółki PKP Polskie Koleje Państwowe do uzupełnienia raportu ooś poprzez przedłożenie pełnej i szczegółowej analizy oddziaływania zrealizowanej /realizowanej inwestycji na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi (z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi – stabilności gruntu) oraz nieruchomości (dobra materialne) i linie wodociągowe i gazowe znajdujące się na terenach wzdłuż odcinka linii Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer w pierwszej oraz drugiej linii zabudowy mieszkalnej, licząc od osi skrajnych torów po obu stronach wspomnianej inwestycji, w tym w szczególności: ulicy [REDACTED], ulicy [REDACTED] (na odcinku od linii kolejowej do ulicy [REDACTED]), ulicy [REDACTED] w całości, a także ulicy [REDACTED] (na końcowym jej odcinku co najmniej od numeru [REDACTED]) i ulicy [REDACTED] na odcinku od Parku Matki	Odpowiedź jak w pkt 11.1. Regionalny Dyrektor w dniu 24 marca 2020 r. wydał postanowienie, znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.5, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres niezbędnego do wykonania raportu ooś na zgodny z zapisami art. 66 ustawy ooś, a także określił elementy wymagające szczegółowej analizy, m.in., że w zakresie ochrony przed hałasem należy wykonać analizę emisji hałasu do środowiska, zgodnie z metodyką zalecaną przez Ministra Środowiska, a zatem z wykorzystaniem instrukcji zgodnej z polskimi normami i dostosowanym do nich programem obliczeniowym, przedstawić zagadnienia w formie graficznej, prezentującej zasięgi poszczególnych izolinii poziomów hałasu w porze dnia i nocy oraz wskazującej tereny chronione akustycznie, a także dołączyć wydruki danych wejściowych i arkusze obliczeniowe z programu modelującego

Mojej do ul. [REDAKTOWANE] a także ulicy [REDAKTOWANE] ul. [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE] zawierającej: • szczegółowe dane pozwalające określić poziom natężenia hałasu powstałego w wyniku zrealizowania inwestycji w ww. rejonach uzyskane w oparciu o analizy i pomiary wykonane przez niezależny od PKP podmiot specjalizujący się w tego rodzaju pomiarach, przy czym z zobowiązaniem, aby pomiary te zostały dokonane z należytą starannością m.in. poprzez: 1. zainstalowanie w co najmniej kilku różnych punktach na każdej z ww. ulic (w tym na początku, środku i końcu, a także wewnątrz budynków za zgodą ich właścicieli) odpowiednich czujników hałasu działających w trybie 24 godzinnym na określony czas (w przekonaniu mieszkańców nie krótszy niż 6 miesięcy) umożliwiające dokonanie pomiarów przy różnym natężeniu ruchu i prędkości pociągów; nadmienić należy, że pomiar poprzez wstawienie mikrofonów był wykonany w marcu 2024 r. w ogródku nieruchomości [REDAKTOWANE] przez PKP (zapytanie było telefoniczne ze strony PKP, zgoda ustna właścicieli) – pomiar miał zostać wykonany w czasie 48 godzin, ale po ok. 10 godzinach mikrofony zostały zabrane bez zgody właścicieli nieruchomości i nie uzyskano do tej pory informacji o wynikach pomiaru hałasu nawet z 10 godzin – istnieje podejrzenie, że już w tym krótkim czasie zostały przekroczone normy natężenia hałasu, stąd brak informacji; 2. przeprowadzenie pomiarów przy prędkości minimalnej i przewidywanej maksymalnej prędkości pociągów, w tym z podziałem na: pociągi podmiejskie (w tym SKM), dalekobieżne i towarowe; w tym ze wskazaniem dat i godzin dokonania pomiarów oraz przedłożeniem rozkładów jazdy pociągów, z którego będzie wynikało jakie dokładnie składły w	rozprzestrzenianie się hałasu oraz wskazał, że raport ooś winien szczególnie uwzględniać emisję hałasu związaną z funkcjonowaniem inwestycji. W raporcie ooś została przedstawiona analiza akustyczna wykonana zgodnie z ww. metodyką ustaloną przez Ministra Środowiska. Ponadto w pkt 3. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu.
---	--

	danych godzinach i pomiarach poruszały się po przedmiotowym odcinku; 3. szczegółowe dane pozwalające określić wpływ oddziaływania zrealizowanej inwestycji na powierzchnię ziemi, w tym z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, stabilność gruntu oraz drgań powstałych w związku z ruchem pociągów na dobra materialne – nieruchomości i instalacje wodociągowe i gazowe posadowione wzdłuż tego odcinka linii kolejowej – tj. m.in. na wskazanych powyżej ulicach, uzyskane w oparciu o analizy i pomiary wykonane przez niezależny od PKP podmiot specjalizujący się w tego rodzaju pomiarach, przy czym z zobowiązaniem, aby pomiary te zostały dokonane z należytą starannością m.in. poprzez: 4. zainstalowanie w co najmniej kilku różnych punktach pomiarowych na każdej z ww. ulic (w tym na początku, środku i końcu) odpowiednich czujników sejsmicznych działających w trybie 24 godzinnym na określony czas, umożliwiające dokonanie pomiarów przy różnym natężeniu ruchu i prędkości pociągów; 5. przeprowadzenie pomiarów przy prędkości minimalnej i przewidywanej maksymalnej prędkości pociągów, w tym z podziałem na: pociągi podmiejskie (w tym SKM), dalekobieżne i towarowe; w tym ze wskazaniem dat i godzin dokonania pomiarów oraz przedłożeniem rozkładów jazdy pociągów, z którego będzie wynikało jakie dokładnie składy w danych godzinach i pomiarach poruszały się po przedmiotowym odcinku; 6. przeprowadzenie (za zgodą zainteresowanych właścicieli) oględzin nieruchomości posadowionych przy ww. ulicach, w tym w celu ustalenia ewentualnych powstałych już uszkodzeń oraz poziomu i rodzaju drgań	
--	--	--

	widocznych i odczuwalnych w trakcie przejazdu pociągu; w tym przeprowadzenie tych oględzin w trakcie przejazdu pociągów przy prędkości minimalnej i przewidywanej maksymalnej prędkości, w tym z podziałem na: pociągi podmiejskie (w tym SKM), dalekobieżne i towarowe; w tym ze wskazaniem dat i godzin dokonania pomiarów oraz przedłożeniem rozkładów jazdy pociągów, z którego będzie wynikało jakie dokładnie składy w danych godzinach i pomiarach poruszały się po przedmiotowym odcinku; 7. szczegółowe dane porównawcze wyników analiz dotyczących zakresów wskazanych w lit. a) i b) powyżej sporządzonych przed rozpoczęciem realizacji inwestycji i/lub w jej trakcie z wynikami analiz jakie zostaną przeprowadzone zgodnie z lit. a) i b) powyżej.	
24.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
24.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
24.4.	Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazującej w celu zminimalizowania wpływu oddziaływania zrealizowanej/realizowanej inwestycji na środowisko, w tym na ludzi, rośliny, zwierzęta, powierzchnię ziemi oraz nieruchomości (dobra materialne) znajdujące się na terenach wzdłuż odcinka linii Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer, nakazującej: 1. wybudowanie w terminie najbliższych dwóch lat ekranów akustycznych o właściwych parametrach na całym ww. odcinku; 2. dokonanie w ww. terminie nasadzeń drzew z silnym systemem korzeniowym wzdłuż ww. ekranów akustycznych w celu ustabilizowania gruntu; w tym nakazującej dokonanie nasadzeń w liczbie co najmniej odpowiadającej skali wycinki jaka została dokonana przed realizacją inwestycji; nadmienić tu należy, że ów wycinka wszelkiej roślinności wzdłuż dodatkowych – nowych torów od strony ulicy [REDAKTOWANE] skutkowałą zniszczeniem lęgówisk i gniazd ptaków między innymi sójek, które są pod	Odpowiedź jak w pkt 11.4.

	ściłą ochroną w Polsce; po przeciwnej stronie torów (ulica równoległa do [REDACTED]) rzadka roślinność, w której nie odnotowywano żadnych ptasich gniazd i lęgówisk pozostała choć również ją ograniczono; roślinność ta była też naturalną barierą dźwiękową, ale ją wycięto – tor mógł być pociągnięty po drugiej stronie zachowując wszystkie walory fauny i flory jaką zniszczono przez nieuargumentowane decyzje PKP; 3. dokonanie w ww. terminie innych odpowiednich czynności i prac oraz wybudowanie/wbudowanie urządzeń na całym ww. odcinku mających na celu ustabilizowanie gruntu i zmniejszenie poziomu drgań; <u>a ponadto:</u> • prowadzenie prac związanych z czynnościami opisanymi w lit. a)–c) powyżej wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac, w przypadku których nie pozwalają na to procesy technologiczne, a także prac związanych z ewentualnym usuwaniem awarii; • prowadzenie prac związanych z czynnościami opisanymi w lit. a)–c) powyżej mogących powodować drgania dynamiczne z bezpieczną dla budynków posadowionych w okolicy prowadzenia prac częstotliwością wibrowania, a także nakazującej obserwację tych budynków w trakcie realizacji prac oraz po ich zakończeniu – w tym sporządzenie odpowiedniego raportu w tym zakresie w terminie 6 miesięcy po zakończeniu prac; • prowadzenie monitoringu udatności i trwałości nasadzeń dokonanych w myśl lit. b) powyżej w okresie 5 lat od ich wprowadzenia – w 1, 3 i 5 roku; a w przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów nasadzenia zastępcze uzupełnić w stosunku 1:1 najpóźniej w następnym roku kalendarzowym (termin sadzenia winien określić nadzór przyrodniczy uwzględniając gatunek i typ wykorzystanej sadzonki, a także uwarunkowania meteorologiczne);	
--	--	--

	<u>a także:</u> • ograniczenie prędkości pociągów na trasie Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek do prędkości ograniczającej negatywny wpływ inwestycji na środowisko, tj. prędkości 30–50 km/h, w tym w zależności od okoliczności: 1. na czas niezbędny do zakończenia prac, o których mowa w lit. a)–c) powyżej, tj. do czasu zniwelowana negatywnego wpływu na środowisko, który to fakt winien być potwierdzony analizą porealizacyjną, przeprowadzoną zgodnie z lit. h) poniżej; lub 2. trwale – w przypadku negatywnych wyników analizy porealizacyjnej, o której mowa w lit. h) poniżej – tj. w przypadku, w którym wyniki analizy będą wskazywały na przekraczanie dopuszczalnego poziomu hałasu i/lub drgań w trakcie ruchu pociągów na tym odcinku pomimo podjętych działań opisanych w lit. a)–c) powyżej; • w celu porównania zakresu oddziaływania inwestycji po zakończeniu prac, o których mowa w lit. a)–c) powyżej ze stanem sprzed ich przeprowadzenia, w tym w celu porównania zakresu oddziaływania inwestycji wskazanego w uzupełnionym zgodnie z pkt 11.1. raporcie z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, nakazanie wykonania i przedłożenia w terminie 12 miesięcy od zakończenia prac analizy porealizacyjnej dla każdego z przedsięwzięć opisanych w lit. a)–c) powyżej z osobna oraz łącznie, w zakresie wpływu inwestycji na powierzchnię ziemi, w tym z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, stabilność gruntu oraz drgań powstałych z ruchem pociągów na dobra materialne – nieruchomości i instalacje wodociągowe i gazowe posadowione wzdłuż tego odcinka linii kolejowej oraz na stan klimatu akustycznego, tj. poziom drgań i natężenia hałasu powstały w wyniku	
--	--	--

	zrealizowania inwestycji w rejonach wskazanych w pkt 11.1. powyżej; wraz z zobowiązaniem, aby ww. analiza została przeprowadzona na zasadach i w warunkach co najmniej określonych w pkt 11.1. lit. a)– b) powyżej.	
24.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
24.6.	Uwaga jak w pkt 11.6. Uwaga, że dodatkowe sygnały dźwiękowe, które wprowadziło PKP od roku 2023 do marca 2024 r. wpływały negatywnie na zdrowie mieszkańców.	Odpowiedź jak w pkt 11.6. Odpowiedź jak w pkt 7.2.
24.7.	Uwaga, że w szczególności pomiary inwestora nie odzwierciedlają rzeczywistego stanu rzeczy, w tym dokonywane były w sposób niepełny i nierzetelny. Nie było na ww. ulicach posadowionych urządzeń pomiarowych w odpowiedniej ilości i poprzez odpowiedni czas umożliwiające wyprowadzenie adekwatnych wniosków odnośnie poziomu hałasu oraz drgań, ani przed ani po realizacji inwestycji. Uwaga, że pomiar 10 godzinny, jaki miał miejsce w marcu 2024 r. poprzez mikrofon przy nieruchomości [REDAKTOWANE], bez informacji o jego wyniku, a także brak zachowania rzetelności mieszkańcy uznają za brak pomiaru. Uwaga, że nie były montowane żadne urządzenia pomiarowe wewnątrz nieruchomości, także nie dokonano oględzin nieruchomości mieszkańców ani linii gazowych i wodociągowych po zrealizowaniu inwestycji w celu zbadania jej wpływu na nie.	Odpowiedź jak w pkt 11.7. Odpowiedź jak w pkt 24.1.
24.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
24.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
24.10.	Wniosek o podjęcie czynności i wdrożenie procedur, które umożliwią mieszkańcom choć połowiczny powrót do normalności i zapobiegą dewastacji ich mienia, w tym m.in. zapobiegą ewentualnemu rozszczelnieniu instalacji gazowych, której uszkodzenie miałoby być ogromne, negatywne skutki dla całej Warszawy, łącznie z zagrożeniem wybuchu. Mieszkańcom chodzi o czas, w którym będą realizowane wnioskowane prace mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na środowisko, jak i ewentualnie o okres po ich zakończeniu. Uwaga, że w pełni uzasadniony jest wniosek mieszkańców o czasowe lub trwałe ograniczenie prędkości pociągów	Odpowiedź jak w pkt 11.10.

	na trasie Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek.	
24.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
24.12.	Uwaga, że podczas modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer mieszkańcy nie zostali poinformowani w żaden sposób o pracach nocnych, co skutkowało wybudzaniem, niedospaniem przez okres około dwóch tygodni, wzywaniem policji, która nie reagowała odpowiednio posiłkując się tylko decyzjami PKP, a nie decyzjami jednostek samorządowych.	Kwestie dotyczące przeprowadzania prac przez inwestora podczas modernizacji linii kolejowej i kontroli tych prac znajdują się poza kompetencjami Regionalnego Dyrektora określonymi ustawą ooś. Uwagi należy zgłosić inwestorowi. Ponadto Regionalny Dyrektor zauważa, że kwestie dotyczące odcinka Warszawa Wawer–Warszawa Gocławek nie dotyczą przedmiotowego odcinka linii kolejowej. Niniejsza decyzja dotyczy odcinka Warszawa Wawer–Otwock. Przedmiotem wniosku o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest przedsięwzięcie pn.: „Rozbudowa linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock”.
25.	e-mail [REDAKTOWANO] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z konta [REDAKTOWANO] z adresu: [REDAKTOWANO] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 23:49)	
25.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
25.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
25.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
25.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
25.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
25.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
25.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
25.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
25.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
25.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
25.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
26.	e-mail [REDAKTOWANO] (w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”) z adresu: [REDAKTOWANO] (data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 22:03)	
26.1.	Wniosek jak w pkt 11.1.	Odpowiedź jak w pkt 11.1.
26.2.	Wniosek jak w pkt 11.2.	Odpowiedź jak w pkt 11.2.
26.3.	Wniosek jak w pkt 11.3.	Odpowiedź jak w pkt 11.3.
26.4.	Wniosek jak w pkt 11.4.	Odpowiedź jak w pkt 11.4.
26.5.	Wniosek jak w pkt 11.5.	Odpowiedź jak w pkt 11.5.
26.6.	Uwaga jak w pkt 11.6.	Odpowiedź jak w pkt 11.6.
26.7.	Uwaga jak w pkt 11.7.	Odpowiedź jak w pkt 11.7.
26.8.	Uwaga jak w pkt 11.8.	Odpowiedź jak w pkt 11.8.
26.9.	Uwaga jak w pkt 11.9.	Odpowiedź jak w pkt 11.9.
26.10.	Wniosek jak w pkt 11.10.	Odpowiedź jak w pkt 11.10.
26.11.	Uwaga jak w pkt 11.11.	Odpowiedź jak w pkt 11.11.
27.	e-mail [REDAKTOWANO] z adresu: [REDAKTOWANO] (data wpływu – 21.10.2024 r., o godz. 12:27)	

27.1.	Uwaga dotycząca terminu wykonania ekranów akustycznych na linii ul. [REDACTED] PKP Warszawa Wawer. Uwaga, że znajomi mieszkają na wysokości stacji Wawer i pomimo zakończonych na tym odcinku prac, nikt nie zabiera się do ustawiania ekranów akustycznych, a część posesji jest praktycznie przy torach. Wniosek o systematyczne stawianie ekranów na ukończonych odcinkach, a nie dopiero po zakończeniu inwestycji, co zapewne ze względu na wielkość infrastruktury będzie się ciągnęło nawet 2-3 lata.	W pkt 1.2.9. i 1.2.10. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci ekranów akustycznych oraz absorberów szynowych. Odpowiedź jak w pkt 7.9. Regionalny Dyrektor wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, przed uzyskaniem przez inwestora innych decyzji m.in. pozwoleniem na budowę i kwestia terminu zrealizowania inwestycji, a tym samym zrealizowania warunków decyzji (m.in. budowy ekranów), przekracza kompetencje organu przewidziane ustawą ooś.
27.2.	Uwaga dotycząca wysokości ekranów i materiału z jakiego zostaną wykonane – w szczególności na odcinku na całej długości Miedzeszyna.	W pkt 1.2.9. i 1.2.11. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci m.in. ekranów akustycznych wraz z ich parametrami. Ponadto, dla ww. lokalizacji nie prognozuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
27.3.	Uwaga, że obecnie mieszkańcy mają niskie i kiepskiej jakości ekrany wzdłuż Południowej Obwodnicy Warszawy z licznymi „dziurami”, czyli miejscami, gdzie ich brak i sama informacja, że ekrany są planowane nie jest dla mieszkańców wystarczająca. Uwaga, że obecnie przekroczone są wszystkie normy hałasu, wg dyrektyw UE i Ministerstwa Zdrowia.	Odpowiedź jak w pkt 27.2.
27.4.	Uwaga, że mediach mowa jest o ekranach akustycznych PKP od 3 m, 5 m do 8 m wysokości. Uwaga, że mieszkańcy chcą wiedzieć jakie parametry będą miały wpływ na ostateczne decyzje co do omawianej wysokości. Uwaga, że mieszkańców nie interesują pojawiające się głosy, że ekrany podzielią Wawer i mają wrażenie, że to specjalnie się pojawia, aby ponownie kosztem normalnego życia mieszkańców, zaoszczędzić pieniądze związane z inwestycją i budową odpowiednich ekranów wyciszających hałas i zapewniających bezpieczeństwo dzielnicy.	Odpowiedź jak w pkt 27.2.

27.5.	Wniosek o rozwiązanie w inny sposób obowiązku używania przez maszynistów pojazdów kolejowych sygnału dźwiękowego „bacność”. Uwaga, że obecnie sygnał ten słychać od 4 rano do 1 godziny w nocy.	Kwestie dotyczące zmiany rozwiązań obowiązku używania przez maszynistów pojazdów kolejowych sygnału dźwiękowego „bacność” przekraczają kompetencje organu określone ustawą ooś. Z wnioskiem należy zwrócić się do inwestora.
27.6.	Wniosek, aby spółka PKP zaproponowała inne alternatywne rozwiązania: kamery, służby pilnujące, mandaty, które wymuszają na promilu mieszkańców Wawra nieprzekraczanie torów „na dziko” lub inne. Uwaga, że PKP powinna mieć wachlarz rozwiązań w takich sytuacjach, gdyż to nie pierwsza i ostatnia inwestycja PKP oraz historycznych wyzwań z tym związanych.	Kwestie dotyczące innych alternatywnych rozwiązań przez PKP przekraczają kompetencje organu określone ustawą ooś. Z wnioskiem należy zwrócić się do inwestora.
27.7.	Uwaga, że mocno wyprzedają się budynki wzdłuż ulicy [REDAKTOWANE] z powodu hałasu, również nocnego.	Kwestie dotyczące wyprzedaży budynków przekraczają kompetencje organu określone ustawą ooś. Z uwagą należy zwrócić się do inwestora.
27.8.	Uwaga, że przedmiotowa inwestycja ma nie tylko ogromny wpływ na zmiany architektoniczno-inwestycyjne dzielnicy, ale również wpływa na zwiększenie niebezpieczeństwa, hałasu i znaczącego obniżenia komfortu oraz zdrowia psychicznego mieszkańców.	Odpowiedź jak w pkt 7.9. Budowa ekranów akustycznych poprawi warunki i komfort życia mieszkańców, które będą miały wpływ na poprawę ich stanu zdrowia i życia.
27.9.	Uwaga, że mieszkańcy rozumieją, że ze względu na bezpieczeństwo, ogromny hałas oraz komfort i zdrowie psychiczne mieszkańców na linii Warszawa Wawer – Otwock, spółka PKP, przedstawiciele ochrony środowiska w Warszawie oraz przedstawiciele mieszkańców Warszawy Wawer mają świadomość i wiedzę jak nie dopuścić do ostatecznego planu puszczenia wszystkich pociągów dalekobieżnych (w mediach podano informację, że co 8 minut), zanim na tak gęsto zaludnionym terenie gminy Warszawa Wawer – Otwock nie zostaną zamontowane ekrany akustyczne oraz inne odpowiednie zabezpieczenie.	Odpowiedź jak w pkt 27.8. Kwestie dotyczące przejazdu i ilości pociągów dalekobieżnych na linii przekraczają kompetencje Regionalnego Dyrektora określone ustawą ooś. Z uwagą należy zwrócić się do inwestora.
WNIOSKI I UWAGI ZŁOŻONE ZA POŚREDNICTWEM PLATFORMY ePUAP		
28.	pismo (ePUAP) [REDAKTOWANE] (data wpływu – 16.10.2024 r., o godz. 12:10)	
28.1.	Wniosek jak w pkt 4.1.	Odpowiedź jak w pkt 4.1.
29.	pismo (ePUAP) [REDAKTOWANE] przy [REDAKTOWANE] [REDAKTOWANE] w imieniu mieszkańców (podpisane przez [REDAKTOWANE], [REDAKTOWANE], przesłane za pośrednictwem platformy ePUAP przez Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych w Warszawie, data wpływu – 23.10.2024 r., o godz. 15:42)	
29.1.	Uwaga jak w pkt 7.1.	Odpowiedź jak w pkt 7.1.
29.2.	Uwaga jak w pkt 7.2.	Odpowiedź jak w pkt 7.2.
29.3.	Uwaga jak w pkt 7.3.	Odpowiedź jak w pkt 7.3.
29.4.	Wniosek jak w pkt 7.4.	Odpowiedź jak w pkt 7.4.

29.5.	Wniosek jak w pkt 7.5.	Odpowiedź jak w pkt 7.5.
29.6.	Wniosek jak w pkt 7.6.	Odpowiedź jak w pkt 7.6.
29.7.	Uwaga jak w pkt 7.7.	Odpowiedź jak w pkt 7.7.
29.8.	Wniosek jak w pkt 7.8.	Odpowiedź jak w pkt 7.8.
29.9.	Wniosek jak w pkt 7.9.	Odpowiedź jak w pkt 7.9.
30.	pismo (ePUAP) [redacted] (w imieniu mieszkańców [redacted]) [redacted] w składzie: [redacted], pismo podpisane przez [redacted], data wplywu – 23.10.2024 r., o godz. 12:10)	
30.1.	Uwaga jak w pkt 7.1.	Odpowiedź jak w pkt 7.1.
30.2.	Uwaga jak w pkt 7.2.	Odpowiedź jak w pkt 7.2.
30.3.	Uwaga jak w pkt 7.3.	Odpowiedź jak w pkt 7.3.
30.4.	Wniosek jak w pkt 7.4.	Odpowiedź jak w pkt 7.4.
30.5.	Wniosek jak w pkt 7.5.	Odpowiedź jak w pkt 7.5.
30.6.	Wniosek jak w pkt 7.6.	Odpowiedź jak w pkt 7.6.
30.7.	Uwaga jak w pkt 7.7.	Odpowiedź jak w pkt 7.7.
30.8.	Wniosek jak w pkt 7.8.	Odpowiedź jak w pkt 7.8.
30.9.	Wniosek jak w pkt 7.9.	Odpowiedź jak w pkt 7.9.

Regionalny Dyrektor zauważa, że w ww. pismach (e-mail) [redacted]

i [redacted]
i [redacted]
i [redacted]
i [redacted]

występujących w imieniu mieszkańców i właścicieli nieruchomości posadowionych wzdłuż ww. odcinka linii kolejowej tj. ulicy przylegającej i w bezpośrednim sąsiedztwie „inwestycji”, nazwą „inwestycja” została nazwana linia kolejowa na odcinku Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer, podczas gdy niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie przedsięwzięcia (inwestycji) tj. rozbudowy linii kolejowej nr 7 poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer–Otwock. Taka sama sytuacja dotyczy pism (e-mail) [redacted] – treść pism odnosi się do odcinka Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer. Regionalny Dyrektor ponownie przedstawia stanowisko, że w odniesieniu do odcinka Warszawa Gocławek–Warszawa Wawer zasadnym jest, aby ze wskazanymi uwagami i wnioskami mieszkańcy ww. ulic zwrócili się do inwestora – spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Regionalny Dyrektor wyjaśnia, iż e-mail z adresu: [redacted] (zatytułowany przez wnoszącego „Petycja o zmianę destrukcyjnego projektu rozbudowy linii kolejowej nr 7 na terenie Osiedla Radość w warszawskiej Dzielnicy Wawer” – data wpływu do tutejszego organu – 08.10.2024 r., o godz. 10:47), podpisany przez [redacted], nie został zakwalifikowany jako petycja przez tutejszy organ w rozumieniu ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870, zwanej dalej „ustawą o petycjach”), bowiem zgodnie z art. 3 ustawy o petycjach, o tym czy pismo jest petycją, decyduje treść żądania, a nie jego forma zewnętrzna. Ponadto, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o petycjach, petycja może być złożona przez osobę fizyczną, osobę prawną, jednostkę organizacyjną niebędącą osobą prawną lub grupę tych podmiotów, zwaną dalej „podmiotem wnoszącym petycję”, do organu władzy publicznej, a także do organizacji lub instytucji społecznej w związku z wykonywanymi przez nią zadaniami zleconymi z zakresu administracji publicznej. Ww. e-mail [redacted] pomimo tytułu/tematu e-maila „petycja” petycją nie jest, bowiem jego treść jasno wskazuje, że jest to e-mail z uwagami i wnioskami do ww. postępowania, złożony (w terminie) podczas trwającego udziału społeczeństwa, do których odniesiono się w ww. Tab. 1. uzasadnienia niniejszej decyzji. Ponadto, zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach, przedmiotem petycji może być żądanie, w szczególności, zmiany przepisów prawa, podjęcia rozstrzygnięcia lub innego działania w sprawie dotyczącej podmiotu wnoszącego petycję, życia zbiorowego lub wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego, mieszczących się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji. Zatem żądanie musi

mieścić się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji, które to zadania i kompetencje mają niewątpliwie charakter publiczny. Powyższe spostrzeżenie pozostaje w korelacji z konstytucyjną zasadą przyjmującą, że organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa. Pomimo zatem szerokiego i niedookreślonego zakresu przedmiotowego petycji prawnie niedopuszczalne jest wystąpienie z petycją, której przedmiot nie mieściłby się w zakresie rzeczowym zadań i kompetencji adresata petycji [por. Cybulska R. (red.), Marchaj R., Wierzbica A., *Skargi, wnioski i petycje w jednostkach samorządu terytorialnego*, Wolters Kluwer Polska, 2020, monografia]. W ww. emailu [redacted] wnosi m.in. o zatrzymanie realizacji projektu w jego obecnej formie, która ma niszczyielski wpływ na środowisko oraz społeczność lokalną oraz przeanalizowanie alternatywnych rozwiązań takich jak budowa linii kolejowej na estakadach, co ograniczyłoby szkody ekologiczne i społeczne, lub przeprowadzenia linii w wykopie bądź tunelu, a zatem to żądanie nie mieści się w zakresie zadań i kompetencji Regionalnego Dyrektora. Rolą organu rozstrzygającego w sprawie uwarunkowań środowiskowych jest ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań środowiskowych. Organ ten określa warunki korzystania z zasobów środowiskowych dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o którego zakresie decyduje wnioskodawca. Tutejszy organ nie posiada kompetencji do rozstrzygania w zakresie zatrzymania realizacji projektu, zaproponowanych rozwiązań technicznych, komunikacyjnych objętej wnioskiem inwestycji kolejowej, czy też jej przebiegu. Regionalny Dyrektor poddaje własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oceny oddziaływania na środowisko opracowanego dla inwestycji o określonych parametrach technicznych (vide: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 lutego 2011 r. sygn. akt: II OSK 2516/10). W ww. e-mailu [redacted] pojawiło się również określenie „skarga na realizację projektu rozbudowy Linii Kolejowej nr 7 przez PKP PLK” i „skarga na projekt rozbudowy Linii Kolejowej nr 7 realizowany przez PKP PLK, który zagraża środowisku oraz społeczności lokalnej osiedla Radość w warszawskiej dzielnicy Wawer”. W ocenie Regionalnego Dyrektora treść ww. e-maila nie ma charakteru skargi, bowiem jego treść jasno wskazuje, że jest to e-mail z uwagami i wnioskami do ww. postępowania, złożony (w terminie) podczas trwającego udziału społeczeństwa, do których odniesiono się w ww. Tab. 1. uzasadnienia niniejszej decyzji.

Ponadto, w ocenie Regionalnego Dyrektora, e-mail [redacted] z konta [redacted] z adresu: [redacted] (data wpływu – 21.10.2024 r., o godz. 12:27), poza uwagami i wnioskami do postępowania, zawierał m.in. pytania i prośbę o udzielenie informacji w kwestii m.in. terminu rozpoczęcia prac budowlanych odnośnie ekranów akustycznych na linii ul. [redacted] PKP Warszawa Wawer, rozwiązania w inny sposób obowiązku używania przez maszynistów pojazdów kolejowych sygnału dźwiękowego „baczność”. W związku z powyższym tutejszy organ pismem z dnia 16 maja 2025 r., znak: WOOŚ-IV.402.1283.2024.JR, działając na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy ooś, udzielił stosownej odpowiedzi.

Ponadto, w trakcie ww. terminu udziału społeczeństwa do tutejszego organu za pośrednictwem e-maila skargi na Ministra Infrastruktury dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia (w zakresie m.in. zezwolenia na „realizację projektu PKP PLK S.A. rozbudowy Linii Kolejowej nr 7, który jest destrukcyjny dla środowiska warszawskiej dzielnicy Wawer, a w szczególności dla Osiedla Radość”) złożyli: e-mail (niepodpisany) z konta [redacted] z adresu: [redacted] (data wpływu – 08.10.2024 r., o godz. 07:43), [redacted] z adresu: [redacted] (data wpływu – 08.10.2024 r., o godz. 10:28), [redacted] z adresu: [redacted] (data wpływu – 09.10.2024 r., o godz. 13:47), [redacted] z konta [redacted] z adresu: [redacted] (data wpływu – 10.10.2024 r., o godz. 12:32), [redacted] z adresu: [redacted] (data wpływu – 10.10.2024 r., o godz. 18:00).

Zgodnie z art. 231 § 1 Kpa, jeżeli organ, który otrzymał skargę, nie jest właściwy do jej rozpatrzenia, obowiązany jest niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie siedmiu dni, przekazać ją właściwemu organowi, zawiadamiając równocześnie o tym skarżącego, albo wskazać mu właściwy organ. Zgodnie z art. 229 pkt 8 Kpa, jeżeli przepisy szczególne nie określają innych organów właściwych do rozpatrywania skarg, jest organem właściwym do rozpatrzenia skargi dotyczącej zadań lub

działalności: ministra – Prezes Rady Ministrów. W związku z powyższym, zgodnie z art. 231, w związku z art. 229 pkt 8 Kpa, Regionalny Dyrektor pismami: z dnia 11 października 2024 r., znak: WOOS-II.052.3.2024.MBR, z dnia 14 października 2024 r., znak: WOOS-II.052.4.2024.MBR, z dnia 14 października 2024 r., znak: WOOS-II.052.5.2024.MBR, z dnia 14 października 2024 r., znak: WOOS-II.052.6.2024.MBR, oraz z dnia 14 października 2024 r., znak: WOOS-II.052.7.2024.MBR, przekazał ww. skargi, zgodnie z właściwością, do Prezesa Rady Ministrów, o czym zawiadomił skarżących.

W związku z nieprawidłowym wywieszeniem ww. obwieszczenia z dnia 16 września 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.45, przez Urząd Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, Regionalny Dyrektor, obwieszczeniem z dnia 3 grudnia 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.47, ponownie wyznaczył 30-dniowy termin udziału społeczeństwa w terminie **od dnia 9 grudnia 2024 r. do dnia 7 stycznia 2025 r.** W wyznaczonym na udział społeczeństwa terminie do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z nieprawidłowym wywieszeniem ww. obwieszczenia z dnia 3 grudnia 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.47, przez Urząd Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, Regionalny Dyrektor, obwieszczeniem z dnia 28 stycznia 2025 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.53, ponownie wyznaczył 30-dniowy termin udziału społeczeństwa w terminie **od dnia 3 lutego 2025 r. do dnia 4 marca 2025 r.** W przewidzianym do tego terminie do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożył za pośrednictwem e-maila w dniu 4 marca 2025 r., o godz. 12:32, [REDAKTOWANE], z adresu: [REDAKTOWANE]

Tab. 2. Sposób wykorzystania ww. uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono w tabeli umieszczonej poniżej:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	e-mail z dnia 4 marca 2025 r., wysłany o godzinie 12:32, p. [REDAKTOWANE], z adresu [REDAKTOWANE]	[REDAKTOWANE]
1.1.	Uwaga, że decyzją Wojewody Mazowieckiego o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nr 79/SPEC/2020 z dnia 20 lipca 2020 r. oraz nr 164/SPEC/2022 z dnia 18 lipca 2022 r. działki leśne u zbiegu ulic [REDAKTOWANE] zostały przekazane z Lasów Państwowych do PKP PLK S.A. Decyzje dotyczą modernizacji linii kolejowej nr 7. Uwaga, że w dniach 27-28.02.2025 r. las został wycięty. Wniosek o wydłużenie planowanej ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych o linię wyciętego lasu. Uwaga, że według dostępnych ogólnikowych planów inwestycji ekrany akustyczne są planowane od strony zachodniej torowiska na obszarze Osiedla Radość do ulicy Zagajnikowej, czyli do linii nieistniejącego już lasu. Uwaga, że las miał spełniać rolę osłony akustycznej, ponieważ dzięki decyzji Wojewody osłona już nie istnieje należałoby wydłużyć sztuczną w celu zapewnienia komfortu akustycznego mieszkańców okolicznych domów.	W pkt 1.2.8.–1.2.11. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora szereg warunków z zakresu ochrony przed hałasem, np. konieczność zastosowania środków minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci m.in. ekranów akustycznych wraz z ich parametrami. W ocenie Regionalnego Dyrektora dla ww. lokalizacji nie prognozuje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W pkt 3. sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora konieczność wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu.

Poza ogłoszonymi przez organ terminami udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor obwieszczeniem z dnia 9 kwietnia 2025 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.60, wyznaczył również siedmiodniowy dla stron postępowania termin dający możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W przeznaczonym do tego terminie do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto, w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poza ogłoszonymi przez organ terminami udziału społeczeństwa, do tutejszego organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli: Przewodnicząca Rady Osiedla Radość Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy – [REDAKTOWANO] (za pośrednictwem e-maila z adresu: [REDAKTOWANO], data wpływu – 08.12.2021 r., o godz. 12:00 oraz 08.12.2021 r., o godz. 12:13), Miasto Józefów, reprezentowane przez Burmistrza Miasta (za pośrednictwem operatora pocztowego Poczty Polskiej, data wpływu – 08.03.2024 r.) oraz Zarząd Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy, reprezentowany przez Zastępcę Burmistrza (za pośrednictwem operatora pocztowego Poczty Polskiej, data wpływu – 02.08.2024 r.).

Zgodnie z art. 63 § 1 Kpa, podania wniesione na adres poczty elektronicznej organu administracji publicznej pozostawia się bez rozpoznania. Tym samym, ww. wiadomości, wysłane poza udziałem społeczeństwa (tj. poza terminem, w którym każdy tym zainteresowany, bez względu na przymiot strony, może składać uwagi i wnioski w formie pisemnej, ustnie do protokołu lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym) za pośrednictwem e-mail do organu, pozostały bez rozpoznania.

W odpowiedzi na ww. e-mail Przewodniczącej Rady Osiedla Radość Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy – [REDAKTOWANO] z adresu: [REDAKTOWANO] który wpłynął do tutejszego organu w dniu 08.12.2021 r., o godz. 12:00, a następnie o godz. 12:13, zgodnie z treścią e-maila, zostało przesłane „pismo z poprawioną datą i wszystkimi załącznikami”, Regionalny Dyrektor, odnosząc się do ww. e-maili dotyczących prośby o negatywną opinię dla budowy zarówno tunelu i rozjazdów, jak i czterometrowego nasypu w toczącym się postępowaniu, e-mailem wysłanym w dniu 14.01.2022 r. na adres: [REDAKTOWANO] poinformował [REDAKTOWANO], że zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 63 § 1 Kpa, który wszedł w życie z dniem 05.10.2021 r., wniosek winien być pozostawiony bez rozpoznania, wobec tego, iż podanie zostało wniesione na adres poczty elektronicznej tutejszego organu, a zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 63 § 1 Kpa winno było być wniesione na piśmie, za pomocą telefaksu lub ustnie do protokołu. Organ poinformował również, że podania utrwalone w postaci elektronicznej wnoszą się na adres do doręczeń elektronicznych. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, podania wniesione na adres poczty elektronicznej organu administracji publicznej pozostawia się bez rozpoznania. Jednakże, Regionalny Dyrektor, działając zgodnie z art. 8 § 1 Kpa, mając na uwadze, że organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania, wyjaśnił, że jeżeli wolą wnoszącego jest, aby przedłożone uwagi i wnioski zostały wzięte pod uwagę w prowadzonym postępowaniu, należy je wnieść w odpowiedniej formie. Regionalny Dyrektor wskazał, że zgodnie z art. 14 § 1a Kpa sprawy należy prowadzić i załatwiać na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej. Organ wyjaśnił, że pisma utrwalone w postaci papierowej opatruje się podpisem własnoręcznym, a pisma utrwalone w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym lub kwalifikowaną pieczęcią elektroniczną organu administracji publicznej ze wskazaniem w treści pisma osoby opatrującej pismo pieczęcią. Regionalny Dyrektor przedstawił stanowisko, że ww. e-mail z dnia 08.12.2021 r. nie może stanowić dokumentu w rozumieniu powyżej przytoczonych przepisów ustawy. Organ poinformował, że z uwagi na niejednoznaczność ww. wniosku, wnosząc uwagi i wnioski w odpowiedniej formie należy sprecyzować, którego postępowania zakończonego lub toczącego się przed Regionalnym Dyrektorem one dotyczą. Ponadto, Regionalny Dyrektor ponownie poinformował, że zgodnie z art. 63 § 1 Kpa podania (żądania, wyjaśnienia, odwołania, zażalenia) wnoszą się na piśmie, za pomocą telefaksu lub ustnie do protokołu. Podania

utrwalone w postaci elektronicznej wnosi się na adres do doręczeń elektronicznych. Jeżeli przepisy odrębne nie stanowią inaczej, podania wniesione na adres poczty elektronicznej organu administracji publicznej pozostawia się bez rozpoznania. Jednocześnie Regionalny Dyrektor wskazał, że należy wykazać, w czym imieniu [REDAKTOWANE] występuje z ww. wnioskiem: czy w imieniu Urzędu Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy, czy w imieniu mieszkańców dzielnicy Wawer, czy też występuje z wnioskiem jako osoba fizyczna. Organ wskazał, że w przypadku występowania w imieniu ww. urzędu lub w imieniu mieszkańców, należy przedstawić stosowne umocowania do jednoosobowego reprezentowania ww. podmiotów oraz poinformował m.in., że w przypadku działania na podstawie pełnomocnictwa, jeżeli podmiot nie jest zwolniony od opłaty skarbowej, należy wnieść w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma opłatę skarbową od każdego stosunku pełnomocnictwa, a obowiązek uiszczenia opłaty skarbowej powstaje z chwilą złożenia wniosku o dokonanie czynności urzędowej. Do dnia wydania niniejszej decyzji do tutejszego organu nie wpłynęła odpowiedź na ww. e-maila Regionalnego Dyrektora z dnia 14.01.2022 r., w związku z powyższym ww. e-maile [REDAKTOWANE] z dnia 08.12.2021 r. należy traktować jako wniosek pozostawiony bez rozpoznania.

W związku z wnioskiem z dnia 1 marca 2024 r. (data wpływu do tutejszego organu za pośrednictwem operatora pocztowego Poczty Polskiej – 08.03.2024 r.), znak: ZP.671.1.2018.DR(14), Miasta Józefów, reprezentowanego przez Burmistrza Miasta (zgłoszeniem uwag, wniosków i postulatów do raportu ooś), Regionalny Dyrektor, pismem wysłanym za pośrednictwem platformy ePUAP, z dnia 13 grudnia 2024 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.49, działając na podstawie art. 64 § 2 Kpa, wezwał Burmistrza Miasta Józefowa do wykazania posiadania prawa rzeczowego do nieruchomości, potwierdzającego przymiot strony przedmiotowego postępowania – w myśl art. 74 ust. 3a ustawy ooś. Zgodnie z przywołanym przepisem ustawy ooś stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę, z zastrzeżeniem art. 81 ust. 1. Przez obszar ten rozumie się:

- 1) przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu;
- 2) działki, na których w wyniku realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, lub
- 3) działki znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia, które może wprowadzić ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem.

Prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, organ ustala w szczególności na podstawie wypisów z rejestru gruntów, co wynika z art. 74 ust. 3b ustawy ooś. Jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, nie wymaga się dołączenia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dokumentu pozwalającego na ustalenie stron postępowania. W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 10, tym samym w przypadku wpływu uwag i wniosków społeczeństwa organ nie miał możliwości zweryfikowania przymiotu strony. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor, mając również na uwadze powyższe, wezwał Burmistrza Miasta Józefowa do przedłożenia dokumentów, lub kopii dokumentów uwierzytelnionych zgodnie z art. 76a Kpa, potwierdzających posiadanie prawa rzeczowego do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedmiotowe przedsięwzięcie, np. informacji z rejestru gruntów, albo o podanie aktualnego numeru księgi wieczystej nieruchomości w celu jej weryfikacji w Centralnej Bazie Danych Ksiąg Wieczystych. Organ pouczył, że nieusunięcie braków we wniosku we wskazanym w ww. wezwaniu terminie spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania (art. 64 § 2 Kpa). Uzupełnienie wniosku nie wpłynęło w przewidywanym do tego terminie. W związku z powyższym, tutejszy organ, pismem z dnia 15 stycznia 2025 r., znak: WOOS-II.420.434.2019.MBR.51, pozostawił ww. wniosek bez rozpoznania. Ponadto zauważyć należy, że treść ww. wniosku Miasta Józefów z dnia 1 marca 2024 r. jest tożsama z treścią wniosku złożonego do tutejszego organu za pośrednictwem e-maila Kierownika Referatu Zagospodarowania Przestrzennego – [REDAKTOWANE] (w imieniu Burmistrza Miasta Józefowa, pismo z dnia 23.10.2024 r., znak: ZP.671.1.2018.DR(19), podpisane z up. Burmistrza Miasta Józefowa przez Zastępcę Burmistrza – [REDAKTOWANE]), z adresu: [REDAKTOWANE] (data wpływu – 23.10.2024 r.,

o godz. 15:58) w trakcie udziału społeczeństwa wyznaczonego w terminie od dnia 24 września 2024 r. do dnia 23 października 2024 r., do których uwag i wniosków zawartych w treści ww. wniosku Regionalny Dyrektor odniósł się w Tab. 1. w pkt 10.1.–10.3.

Odnosząc się do pisma z dnia „26 sierpnia 2024 r.” (data wpływu do tutejszego organu za pośrednictwem operatora pocztowego Poczty Polskiej – 02.08.2024 r.), znak: UD-XIII-WOŚ-KŚ-6220-10.2024.EOL, Zarządu Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy, reprezentowanego przez Zastępcę Burmistrza (zgłoszeniem uwag i wniosków do decyzji) Regionalny Dyrektor, pismem wysłanym za pośrednictwem platformy ePUAP, z dnia 13 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.50, działając na podstawie art. 64 § 2 Kpa, wezwał Burmistrza Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy do wykazania posiadania prawa rzeczowego do nieruchomości, potwierdzającego przymiot strony przedmiotowego postępowania – w myśl art. 74 ust. 3a ustawy o oś oraz wezwał do przedłożenia dokumentów, lub kopii dokumentów uwierzytelnionych zgodnie z art. 76a Kpa, potwierdzających posiadanie prawa rzeczowego do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedmiotowe przedsięwzięcie, np. informacji z rejestru gruntów, albo o podanie aktualnego numeru księgi wieczystej nieruchomości w celu jej weryfikacji w Centralnej Bazie Danych Ksiąg Wieczystych. Organ pouczył, że nieusunięcie braków we wniosku we wskazanym w ww. wezwaniu terminie spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania (art. 64 § 2 Kpa). Odpowiedź na ww. wezwanie wpłynęła do tutejszego organu za pośrednictwem platformy ePUAP w dniu 20 grudnia 2024 r. przy piśmie Zastępcy Burmistrza Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 20 grudnia 2024 r., znak: UD-XIII-WOŚ-KŚ-6220-10.2024.EOL, w którym Zastępca Burmistrza Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy poinformował Regionalnego Dyrektora, że na terenie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy w odległości 100 m od planowanej inwestycji znajdują się nieruchomości stanowiące własność m.st. Warszawy, użytkowane przez m.in. jednostki m.st. Warszawy (budynki mieszkalne, handlowo-usługowe, użyteczności publicznej, tereny rekreacyjne, np. skwery miejskie) oraz wskazał nr ksiąg wieczystych i zwrócił się do Regionalnego Dyrektora o uznanie m.st. Warszawy, reprezentowanego przez Burmistrza Dzielnicy Wawer, za stronę przedmiotowego postępowania. Zauważyć należy, że posiadanie statusu strony postępowania nie jest kwestią uznaniową, a wynika z mocy prawa, z faktu posiadania nieruchomości w obszarze oddziaływania inwestycji. Weryfikacja nr ksiąg wieczystych i mapy w skali z zasięgiem z zaznaczonym terenem realizacji przedsięwzięcia i zaznaczonym obszarem jego oddziaływania wykazała, że posiada on przymiot strony postępowania. W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 11 lutego 2025 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.55, działając na podstawie art. 64 § 2 Kpa, wezwał Zastępcę Burmistrza Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy do przedłożenia dokumentu potwierdzającego prawo do jednoosobowego reprezentowania Burmistrza Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy przez Zastępcę Burmistrza – [REDAKTOWANE], który podpisał ww. wniosek z dnia „26 sierpnia 2024 r.” lub o podpisanie wniosku przez osobę uprawnioną. Organ pouczył, że nieusunięcie braków we wniosku we wskazanym w ww. wezwaniu terminie spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania (art. 64 § 2 Kpa). Uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu w dniu 17 lutego 2025 r. i 19 lutego 2025 r. (e-Doręczenie). W związku z powyższym uzupełnieniem i faktem, że tutejszy organ nie mógł zweryfikować podpisu elektronicznego ww. pisma z dnia 20 grudnia 2024 r. (pismo było niepodpisane), Regionalny Dyrektor, pismem z dnia 4 marca 2025 r., znak: WOOŚ-II.420.434.2019.MBR.56, działając na podstawie art. 64 § 2 Kpa, wezwał Zastępcę Burmistrza Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy do przedłożenia pisma z dnia 20 grudnia 2024 r. opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Zastępcę Burmistrza – [REDAKTOWANE], lub o podpisanie pisma przez osobę uprawnioną. Organ pouczył, że nieusunięcie braków we wniosku we wskazanym w ww. wezwaniu terminie spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania (art. 64 § 2 Kpa). Uzupełnienie wpłynęło do tutejszego organu za pośrednictwem e-Doręczenia w dniu 6 marca 2025 r.

Tab. 3. Sposób wykorzystania ww. uwag i wniosków zgłoszonych przez strony postępowania w trakcie postępowania poza udziałem społeczeństwa przedstawiono w tabeli umieszczonej poniżej:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	pismo z dnia „26 sierpnia 2024 r.” (data wpływu do tutejszego organu za pośrednictwem operatora pocztowego Poczty Polskiej – 02.08.2024 r.), znak:	

	UD-XIII-WOŚ-KŚ-6220-10.2024.EOL, Zarządu Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy, reprezentowanego przez Zastępcę Burmistrza Dzielnicy Wawer Miasta Stołecznego Warszawy	
1.1.	Uwaga, że analiza raportu ooś wykazała, że w ramach prowadzonej inwestycji usuwane będą drzewa. Wniosek o uwzględnienie w decyzji środowiskowej dla niniejszego przedsięwzięcia możliwie największej liczby drzew nasadzanych w ramach nasadzeń kompensacyjnych przy uwzględnieniu uwarunkowań technicznych przedsięwzięcia, z uwagi na istotną rolę drzew w ograniczaniu rozprzestrzeniania się hałasu oraz pyłowych zanieczyszczeń powietrza, a także z uwagi na fakt, że drzewa stanowią istotny element krajobrazu miasta.	W ocenie Regionalnego Dyrektora przedłożony przez inwestora raport ooś wraz z uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Raport ooś wskazuje, że inwestycja jest <i>rozbudową istniejącej linii, wybór przedmiotowego rozwiązania jest optymalny ze względów technicznych, ekonomicznych oraz uwarunkowań środowiskowych.</i> Wskazuje, że <i>na danym terenie oraz bezpośrednio w jego sąsiedztwie realizowana będzie również modernizacja linii kolejowej nr 7, dla której realizacji Inwestor posiada już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.</i> Oznacza to, że <i>teren, na którym planowana jest budowa czwartego toru, będzie już po części przekształcony i dostosowany do wymagań nowej infrastruktury kolejowej.</i> Zaznaczyć również należy, że <i>dobudowywany dodatkowy tor musi osiągać parametry takie same jak pozostałe modernizowane tory, nie może od nich odstawać pod względem technologicznym.</i> Oddziaływania na środowisko występujące na etapie prac budowlanych w ramach budowy czwartego toru <i>będą ograniczone do ułożenia nowego toru bez konieczności lub stosunkowo niewielkiej ingerencji w środowisko.</i> Raport ooś wskazuje, że <i>większość prac powodujących zniszczenie pokrywy roślinnej wykonanych zostanie w ramach przewidzianych prac modernizacyjnych dla istniejących torów, na co Wnioskodawca posiada już prawomocną decyzję środowiskową.</i> Duża część robót będzie wykonywana z torowiska. Prowadzenie prac w ten sposób minimalizuje wpływ na środowisko naturalne – <i>zminimalizowanie zajętości dodatkowych terenów.</i> Raport ooś wskazuje, że <i>duża część planowanej wycinki w ramach realizacji dodatkowego toru wynika z konieczności spełnienia wytycznych dotyczących odległości przewodów od gałęzi drzew, przebudowy układów torowych oraz kolizji terenów zielonych (zadrzewionych, zakrzaczonych) z projektowanymi rozwiązaniami. Usunięcie drzew i krzewów</i>

	<i>będzie prawie w całości ograniczone do granic terenu kolejowego. Prace związane z usuwaniem drzew oraz krzewów prowadzone będą poza okresem lęgowym ptaków. Oddziaływanie będzie miało charakter miejscowy i nie będzie powodować zmian funkcji krajobrazów lokalnych, zatem zwarte kompleksy leśne oraz leśne siedliska przyrodnicze pozostaną nadal lasami. Raport ooś wskazuje, że linia kolejowa została wybudowana w XIX wieku. Linia wraz z towarzyszącą infrastrukturą, istniejąc od wielu lat wpisała się w krajobraz analizowanego obszaru. Analizowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie kolejowym, który w dużej mierze jest już terenem przekształconym.</i> Ponadto, Regionalny Dyrektor informuje, że w pkt 1.2.52. sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek nakazujący ograniczenie wycinki do niezbędnego minimum (wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum gwarantującego możliwość wykonania robót budowlanych i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wszelkie prace należy wykonywać pod nadzorem przyrodniczym specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu ornitologii i chiropterologii, poza sezonem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia), dopuszcza się prowadzenie wycinki drzew i krzewów w sezonie lęgowym ptaków po dokonaniu przez nadzór przyrodniczy bezpośrednio przed podjęciem prac (maksymalnie 3 dni) weryfikacji co do braku występowania czynnych (zasiedlonych) siedlisk gatunków podlegających ochronie), jak również zabezpieczenie drzew pozostających (podczas prowadzenia prac najbliżej położone drzewa i krzewy przeznaczone do adaptacji należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem przez maszyny i pojazdy, zgodnie ze sztuką ogrodniczą, np. poprzez wykonanie szalunku z desek drewnianych, mat trzcinowych lub słomianych) – warunek określony w pkt 1.2.53. sentencji niniejszej decyzji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano również konieczność kompensacji strat spowodowanych wycinką drzew w rezerwacie Świder, którą Wnioskodawca przeprowadzi pod nadzorem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie - odtworzenie siedlisk przyrodniczych w
--	--

		rezerwachach przyrody Mosty Kalińskie i Sadkowice – pkt 1.2.61.22. sentencji niniejszej decyzji.
--	--	--

W dniu 4 kwietnia 2025 r. do tutejszego organu, za pośrednictwem platformy ePUAP, wpłynął wniosek, znak: IRRK1/3/4.2233.57.2022.IRE-00842-I.64 IR-25-314333, o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 § 1 Kpa, inwestor uzasadnił swoją prośbę w następujący sposób.

Nadrzędnym celem planowanego do realizacji przedsięwzięcia jest polepszenie warunków eksploatacyjnych i ekonomicznych linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. poprawa przepustowości linii, częstotliwości skomunikowania, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko, poprzez poprawę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz towarzyszącej jej infrastruktury technicznej. Przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 7 należy do kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) służącej do zapewnienia dostępności łączności pomiędzy krajami UE, a także wzmacnianiu spójności społecznej i gospodarczej.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będąca inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest spółką Skarbu Państwa o istotnym znaczeniu dla gospodarki i bezpieczeństwa kraju. Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do priorytetowych projektów spółki i zostało ujęte w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), na którego realizację spółka częściowo uzyskała już dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej, a w interesie społecznym leży wykorzystanie środków unijnych. Ponadto, sprawna realizacja inwestycji objętej wnioskiem, leży w dobrze pojętym interesie społecznym i gospodarczym oraz umożliwi zabezpieczenie gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, mogącymi zaistnieć w przypadku niemożliwości wykorzystania lub braku dofinansowania ze środków unijnych. Mając na uwadze powyższe spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiada bardzo ważny interes strony postępowania.

Jak wynika z treści ww. wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem sądowo-administracyjnym, odwołując się do pojęcia „niezbędności”, tj. niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kpa. W niniejszym przypadku przez wykonanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozumie się możliwość ubiegania przez inwestora o decyzje następcze, co umożliwi szybki rozwój infrastruktury oraz rozszerzenie zakresu, jakości i dostępności świadczonych na jej bazie usług w ujęciu regionalnym, a także ogólnokrajowym. Zgodnie z art. 86 ustawy ooś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający m.in. decyzję o ustaleniu linii kolejowej oraz pozyskiwaną na późniejszym etapie inwestycji, decyzję o pozwoleniu na budowę. Zatem kluczowym elementem, z punktu widzenia dalszego procesu inwestycyjnego niniejszego przedsięwzięcia, jest niezwłoczne uzyskanie, ww. decyzji w użytecznej formie, tj. decyzji ostatecznej lub decyzji nieostatecznej opatrzonej rygorem natychmiastowej wykonalności.

W ocenie inwestora realizacja planowanej inwestycji leży w szeroko rozumianym interesie społecznym i przyniesie szereg korzyści społecznych z następujących przyczyn:

- 1) inwestycja jest zgodna z celami określonymi w dokumentach strategicznych o randze europejskiej, tj.:
 - „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu”;
 - „Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie od osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”;
 - rozporządzenie nr 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;

ponownie warto zaznaczyć, że na realizację części projektu zostało przyznane dofinansowanie

ze środków unijnych; niniejsze dobitnie potwierdza, że projekt jest zgodny z celami i priorytetami określonymi w ww. strategicznych dokumentach o randze europejskiej;

- 2) inwestycja jest zgodna z celami określonymi w dokumentach strategicznych o randze krajowej, tj.:
- Strategia Rozwoju Kraju 2020;
 - Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju;
 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.;
 - Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu (z perspektywą do 2030 r.);
 - Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032 r.);
- opisywany projekt uzyskał bezpośrednią aprobatę rządową i jego realizacja wynika z krajowych strategii w zakresie rozwoju transportu i określonych w nich kierunkach działań dotyczących rozwoju polskiej infrastruktury kolejowej i jej dostosowania do wymogów unijnych;
- 3) realizacja inwestycji jest zasadna również z punktu widzenia interesu lokalnej społeczności – wpisuje się w cele ujęte w dokumentach regionalnych tj.:
- Strategia Województwa Mazowieckiego do 2030 r.;
- 4) inwestycja zaspokoi potrzeby społeczne i gospodarcze regionu poprzez zwiększenie przepustowości linii, a w konsekwencji skrócenie czasu przejazdu pociągów;
- 5) inwestycja poprawi dostępność mieszkańców do infrastruktury kolejowej na obszarze województwa mazowieckiego, co stanowić będzie konkurencyjną alternatywę dla indywidualnego transportu drogowego;
- 6) inwestycja umożliwi przejście części pasażerów przez transport kolejowy z transportu drogowego, co spowoduje spadek liczby pojazdów w ruchu drogowym – wpłynie to na oszczędności w kosztach zewnętrznych transportu, zmniejszenie liczby wypadków i kongestii, co będzie stanowiło istotną korzyść społeczną;
- 7) inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności mieszkańców regionu do transportu kolejowego, zarówno w kontekście dojazdów do pracy, do ośrodków usług i kultury itp.; skutkiem wtórnym będzie zwiększenie mobilności ludności i stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu;
- 8) projekt przyczynia się do stworzenia niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, do bezpieczeństwa paliwowego, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska; działania inwestycyjne przełożą się także na poprawienie dostępności dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych;
- 9) inwestycja ograniczy negatywny wpływ transportu na środowisko oraz umożliwi osiągnięcie parametrów technicznych wymaganych regulacjami: Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, przepisami UE, przepisami krajowymi i obowiązującymi normami.

Zgodnie z art. 6 pkt 1a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, z późn. zm.), wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie stanowią cel publiczny. Tym samym przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, co świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu, określonego w art. 108 § 1 Kpa mianem interesu społecznego.

Planowana inwestycja niewątpliwie usprawni system transportu kolejowego, zwiększy bezpieczeństwo podróży oraz skróci czas podróżowania. Ponadto zostaną zastosowane rozwiązania minimalizujące oddziaływanie linii kolejowej (na etapie realizacji i eksploatacji) na środowisko przyrodnicze i ludzi. Istotnym aspektem w ocenie wpływu przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa przejazdu linią kolejową. Likwidacja części przejazdów oraz podniesienie bezpieczeństwa na modernizowanych przejazdach, poprzez wyposażenie ich w nowoczesne komputerowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu, stanowi znacząco pozytywny wpływ. Poprawa infrastruktury kolejowej to również zmniejszone ryzyko awarii. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie i zmniejszenie prawdopodobieństwa wypadków kolejowych, a tym samym zmniejszenie zagrożenia oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, zdaniem wnioskodawcy, inwestycja posiada duże znaczenie strategiczne, a jej realizacja jest związana z interesem społecznym.

Jak napisał inwestor w ww. wniosku o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach umożliwia inwestorowi ubieganie się o uzyskanie dalszych decyzji administracyjnych niezbędnych dla procesu inwestycyjnego, w związku z czym należy je ocenić jako w pełni uzasadnione. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w formie „użytecznej”, tj. opatrzonej rygorem natychmiastowej wykonalności, będzie miało pozytywny wpływ na terminowość realizacji inwestycji, co leży zarówno w interesie społecznym, jak i ważnym interesie strony.

Okolicznością uzasadniającą nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest również ryzyko zwłoki, mogącej spowodować, że zaplanowana i bardzo potrzebna inwestycja nie będzie realizowana lub opóźniona, a niedotrzymanie harmonogramu prac i niezakończenie budowy w określonym terminie spowoduje cofnięcie środków unijnych przeznaczonych na te cele, a nadto przedłużające się rozpoczęcie prac na odcinku objętym decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach pogarsza sytuację komunikacyjną. Dodatkową przesłanką nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest również konieczność poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu.

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

Przedstawione powyżej okoliczności stanowią argumenty potwierdzające istotność przedsięwzięcia z punktu widzenia interesu społecznego, ważnego interesu strony, jak również potrzeby ochrony zdrowia i życia ludzkiego.

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

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów wskazujących na konieczność zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 5. sentencji niniejszej decyzji). W ocenie organu przywołane argumenty uzasadniają wymagane przesłanki wskazane w art. 108 § 1 Kpa.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 129 § 2 Kpa i 127 § 2 Kpa oraz art. 127 ust. 3 ustawy ooś, od niniejszej decyzji stronie służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa, przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję, skutkiem czego będzie ostateczność i prawomocność decyzji.

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



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Warszawie
Magdalena Sieradzka
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Załącznik:

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

Otrzymują:

1. PKP PLK S.A. w Warszawie – za pośrednictwem pełnomocnika –

Dyrektor Regionu Centralnego
Centrum Realizacji Inwestycji
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Chodakowska 50, 03-816 Warszawa;

2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;

3. aa.

Zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy ooś otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
Al. Jerozolimskie 136, 02-305 Warszawa;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Jana Kochanowskiego 21, 01-864 Warszawa;
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie
Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
ul. Zarzecz 13B, 03-194 Warszawa.



Warszawa, dnia 3 czerwca 2025 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOŚ-II.420.434.2019.MBR.61

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.)

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie linii kolejowej nr 7 (Warszawa Wschodnia – Dorohusk) poprzez dobudowę czwartego toru na odcinku Warszawa Wawer – Otwock od km 11+172 do km 26+056. Łączna długość odcinka linii kolejowej obejmuje ok. 14,9 km. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w województwie mazowieckim, w powiecie warszawskim, w rejonie Dzielnicy Wawer na terenie miasta Warszawa, oraz w powiecie otwockim na terenach gmin Józefów i Otwock.

Budowa torowiska czwartego toru będzie rozpoczynać się przed stacją Warszawa Wawer w kilometrze 11+172 linii kolejowej nr 7 do kilometra 26+056 linii kolejowej nr 7, gdzie zostanie włączony do torów stacyjnych stacji Otwock. Czwarty tor w początkowym biegu zlokalizowany będzie jako lewy tor linii kolejowej nr 7 (w stosunku do torów istniejących). W kilometrze ok. 16+084 zakres prac przewiduje budowę wiaduktu kolejowego. Pod wiaduktem przebiegać będzie dobudowywany czwarty tor, zaś na wiadukcie będą przebiegały istniejące dwa tory linii nr 7. Od wiaduktu w kilometrze 16+084 czwarty tor będzie przebiegał jako prawy tor linii nr 7 (w stosunku do torów istniejących) do końca, czyli do kilometra 26+056.

Do głównych celów przedmiotowego przedsięwzięcia można zaliczyć:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju;
- poprawa punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych;
- poprawa przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego;
- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów.

W raporcie oś przeanalizowano warianty realizacji przedsięwzięcia:

- W1 (wariant proponowany przez wnioskodawcę do realizacji) – wariant zakłada rozbudowę LK 7 o czwarty tor na odcinku Warszawa Wawer – Otwock wraz z realizacją 3 obiektów inżynierskich (budowę wiaduktu kolejowego w km 16+084, budowę przepustu kolejowego w km 16+315, budowę mostu nad rzeką Świder w km 25+271);
- W2 (racjonalny wariant alternatywny) – wariant zakłada rozbudowę LK 7 o czwarty tor na odcinku Warszawa Wawer – Otwock wraz z realizacją 4 obiektów inżynierskich (budowę wiaduktu kolejowego w km 16+084, budowę przepustu kolejowego w km 16+315, rozbiórką istniejącego i budowę nowego wiaduktu drogowego w km 24+886 wraz z nowym odcinkiem drogi łączącym ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską w Józefowie, budowę mostu nad rzeką Świder w km 25+271).

Wariant W1 (wariant proponowany przez wnioskodawcę do realizacji, inwestycyjny):

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

- budowę układów torowych z podtorzem i robotami okołotorowymi;
- budowę odwodnienia układu torowego;
- usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu;
- przebudowę i budowę sieci i urządzeń kolidujących z inwestycją;
- rozbiórkę i budowę nowych obiektów inżynierskich tj.:
 - budowę wiaduktu kolejowego w km 16+084,
 - budowę przepustu kolejowego w km 16+315,
 - budowę mostu w km 25+271,
- budowę nowych kabli telekomunikacyjnych oraz urządzeń telekomunikacyjnych;
- budowę nowej sieci trakcyjnej oraz systemu ochrony przeciwporażeniowej i ziemnozwarciowej;
- budowę nowoczesnych urządzeń SRK;
- budowę ekranów akustycznych.

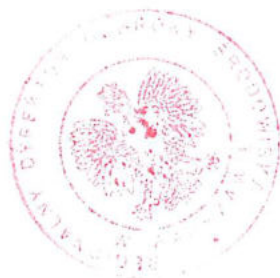
Planowane przedsięwzięcie, tj. budowa czwartego toru, rozpoczynać się będzie przed stacją Warszawa-Wawer w km 11+172, a zakończy się za przystankiem osobowym Świder w km ok. 26+056 linii kolejowej nr 7, gdzie zostanie włączony do torów stacyjnych stacji Otwock. W wariantcie inwestycyjnym, z uwagi na uwarunkowania ekonomiczne i środowiskowe, pozostawiono istniejący wiadukt drogowy w km ok. 24+886 LK 7. Skrajnia budowli pantografu dla linii zelektryfikowanych, tj. odległość od główki szyny do dołu konstrukcji obiektu normatywnie wynosi 6900 mm. Istniejący obiekt zapewni zachowanie pomniejszonej skrajni pionowej tj. ok. 6100 mm (odległość od główki szyny do dołu istniejącej konstrukcji wiaduktu w ciągu ul. Jarosławskiej w Józefowie), co jest dopuszczalne obowiązującymi przepisami. Wybór przedmiotowego rozwiązania jest optymalny ze względów technicznych, ekonomicznych oraz uwarunkowań środowiskowych.

Zakres prac analizowanych wariantów obejmuje m.in.:

Elementy porównawczy	Wariant realizacyjny W1	Wariant alternatywny W2
Prędkość	Pociągi osobowe - do 160 km/h Pociągi towarowe - do 120 km/h	Pociągi osobowe - do 160 km/h Pociągi towarowe - do 120 km/h
Prace torowe	Budowa układów torowych z podtorzem i robotami okołotorowymi dla czwartego toru (tor nr 3) rozpoczynającego się przed stacją Warszawa-Wawer w kilometrze 11+172 linii kolejowej nr 7, do kilometra 26+056 linii kolejowej nr 7.	Budowa układów torowych z podtorzem i robotami okołotorowymi dla czwartego toru (tor nr 3) rozpoczynającego się przed stacją Warszawa-Wawer w kilometrze 11+172 linii kolejowej nr 7, do kilometra 26+056 linii kolejowej nr 7.
Skrajnia pionowa dla wiaduktu drogowego w km ok. 24+886 LK 7	Pomniejszona tj. 6100 mm	Normatywna tj. 6900 mm
Obiekty inżynierskie i konstrukcje inżynierskie	- budowa wiaduktu kolejowego km 16+084, - budowa przepustu kolejowego w km 16+315, - budowa mostu w km 25+271;	- budowa wiaduktu kolejowego km 16+084, - budowa przepustu kolejowego w km 16+315, - budowa mostu w km 25+271; - rozbiórka istniejącego i budowa wiaduktu drogowego w km 24+886 wraz z łącznikiem, łączącym ul. Sikorskiego z ul. Jarosławską w Józefowie
Układ drogowy	Wariant nie przewiduje prac dotyczących układu drogowego	Przebudowa układu drogowego w okolicy skrzyżowania linii kolejowej z drogą wojewódzką nr 721

Elementy porównawczy	Wariant realizacyjny W1	Wariant alternatywny W2
Rozbiórka obiektów kubaturowych	Nie jest wymagana	Nie jest wymagana
Urządzenia telekomunikacji i łączności	Budowa nowych kabli telekomunikacyjnych oraz urządzeń telekomunikacyjnych	Budowa nowych kabli telekomunikacyjnych oraz urządzeń telekomunikacyjnych
Sieć trakcyjna	Budowa nowej sieci trakcyjnej.	Budowa nowej sieci trakcyjnej
Urządzenia SRK	Budowa nowych urządzeń SRK	Budowa nowych urządzeń SRK
Kolizje z istniejącą infrastrukturą	Usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu w ramach budowy czwartego toru	Usunięcie kolizji z sieciami uzbrojenia terenu w ramach budowy czwartego toru. Usunięcie kolizji z innymi sieciami uzbrojenia terenu z uwagi na przebudowę układu drogowego w okolicy skrzyżowania linii kolejowej z DW nr 721
Wycinka drzew i krzewów	4 000 szt. drzew 10 000 m ² krzewów	4 000 szt. drzew 10 000 m ² krzewów 10 700 m ² zadrzewień
Zajętość terenu	74,3 ha	76,7 ha

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach rezerwatu przyrody Świder, Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego im. Czesława Łaszka. Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest Las Jana III Sobieskiego PLH140031 oddalony o ok. 800 m od linii kolejowej w kierunku północno-wschodnim oraz Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalona o ok. 2,5 - 3,5 km od linii kolejowej w kierunku zachodnim. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPnC-10A), zlokalizowany jest w odległości ok. 2,5 km w kierunku zachodnim od terenu inwestycji.



Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Warszawie

Magdalena Sieradzka
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

