



Warszawa, dnia 7 grudnia 2023 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.76.2022.MBR.33

**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 2023 r. poz. 1094, ze zm.)**

Przedmiotem inwestycji jest budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana (bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK) – odcinek warszawski. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości na terenie województwa mazowieckiego w granicach powiatów: warszawskiego, warszawskiego zachodniego, pruszkowskiego i grodziskiego na terenie następujących gmin: Miasto Stołeczne Warszawa, Ożarów Mazowiecki, Pruszków, Brwinów i Grodzisk Mazowiecki. Planowana linia kolejowa nr 85 będzie mieć długość ok. 25,97 km. Planowane przedsięwzięcie od wschodu rozpoczyna się za stacją Warszawa Zachodnia, a od zachodu kończy się terenem przeznaczonym pod Węzeł kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (bez węzła) w obrębie ekranów akustycznych na drodze wojewódzkiej nr DW579.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją towarzyszącą, o której mowa w art. 2 pkt 4 ustawy o CPK i polega na budowie nowego odcinka linii kolejowej znaczenia państwowego nr 85, zawierającego się pomiędzy istniejącą stacją kolejową Warszawa Zachodnia a planowanym lotniskiem Centralny Port Komunikacyjny, wraz z powiązaniem z infrastrukturą PKP PLK w punkcie początkowym i końcowym, a także dodatkowymi łącznicami:

- z linią kolejową nr 1 na odcinku pomiędzy stacjami Pruszków i Grodzisk Mazowiecki,
- z linią kolejową nr 3 na odcinku pomiędzy stacjami Ożarów Mazowiecki i Błonie.

Głównymi celami przedsięwzięcia są:

1. poprawa konkurencyjności kolei w zakresie powiązań transportowych na odcinku Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław / – Poznań, a także – poprzez możliwość połączenia z systemami szybkiej kolei Republiki Czeskiej oraz Niemiec – wzmocnienie roli kolei w obsłudze przewozów międzynarodowych;
2. stworzenie szybkiego, niezawodnego i bezpiecznego powiązania transportowego Warszawy z Centralnym Portem Komunikacyjnego, bezkonkurencyjnego pod względem czasu przejazdu centrum Warszawy do portu lotniczego w porównaniu z innymi środkami transportu;
3. wzmocnienie powiązań transportowych Łodzi i Warszawy wychodzące naprzeciw koncepcji rozwoju obu tych ośrodków i ich obszarów aglomeracyjnych jako duopolu;
4. zwolnienie przepustowości linii kolejowych nr 1 i 3 na rzecz pasażerskiego ruchu regionalnego i ruchu towarowego, poprzez przeniesienie na linię nr 85 znacznej części ruchu dalekobieżnego wykorzystującego obecnie wspomniane linie, przekładające się na wzrost znaczenia kolei w obsłudze transportowej Mazowsza i aglomeracji warszawskiej oraz warunki przewozu towarów koleją w rejonie Warszawskiego Węzła Kolejowego;
5. ograniczanie wykluczenia komunikacyjnego w transporcie kolejowym i poprawa powiązań o zasięgu regionalnym, z wykorzystaniem linii dużych prędkości również na potrzeby

szybkich połączeń wojewódzkich – ukierunkowane w szczególności na lepsze zaspokojenie potrzeb transportowych województwa mazowieckiego.

W stanie istniejącym na obszarze planowanym pod przyszłą linię kolejową nr 85 zlokalizowane są tereny zabudowy przemysłowej, handlowej i komunikacyjnej, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej oraz w części tereny rolne (grunty rolne oraz łąki i pastwiska). Najmniejszą powierzchnię zajmują obszary leśne.

W ramach planowanego przedsięwzięcia będą wykonane m.in. następujące prace:

- prace ziemne, w tym realizacja przekopów lub nasypów wraz z odwodnieniem;
- prace ziemne związane z posadowieniem linii kolejowej tj. budowa warstw podtorza (na wcześniej przygotowanych nasypach lub wykopach) wraz z odwodnieniem oraz związane z niwelacją terenu pod budynki i infrastrukturę;
- prace rozbiórkowe istniejących obiektów budowlanych kolidujących z linią kolejową;
- budowa, rozbudowa, rozbiórka lub przebudowa istniejącej infrastruktury, kolidującej z budową linii kolejowej, w tym w szczególności dróg, sieci uzbrojenia terenu, urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych;
- budowa obiektów inżynierskich i inżynierskich na skrzyżowaniu linii kolejowej z przeszkodami naturalnymi, inną infrastrukturą, a także dla umożliwienia pokonywania nowo budowanej linii przez społeczności lokalne oraz dla umożliwienia migracji zwierząt, także na skrzyżowaniach przebudowywanych (w celu likwidacji kolizji) dróg i sieci z tego typu przeszkodami;
- prace związane z przebudową koryt przekraczanych cieków (odcinkowa regulacja wód oraz odcinkowe kształtowanie nowych koryt cieków naturalnych na przecięciu z planowaną linią kolejową i układem drogowym);
- budowa systemu odwodnienia linii kolejowych oraz dróg obejmującego m.in. rowy torowe i drogowe, kanalizację deszczową, zbiorniki retencyjne, zbiorniki podziemne oraz przepompownie wód opadowych;
- budowa torów kolejowych na szlakach, stacjach (i innych posterunkach ruchu) oraz budowa rozjazdów kolejowych na stacjach (i innych posterunkach ruchu), a także budowa wszystkich innych urządzeń lub obiektów niezbędnych dla funkcjonowania nawierzchni kolejowej;
- budowa, likwidacja, przebudowa oraz odbudowa przejazdów kolejowo-drogowych i przejść;
- budowa, rozbudowa, rozbiórka lub przebudowa dróg publicznych w związku z możliwymi przekształceniami sieci drogowo-ulicznej wynikającymi z budowy linii kolejowej;
- budowa dróg dojazdowych do linii kolejowej (dla podróżnych, dla obsługi technicznej linii oraz obsługi terenów przyległych), dróg dojazdowych do punktów eksploatacyjnych oraz dróg równoległych i technologicznych wzdłuż linii kolejowych (publicznych lub wewnętrznych – przeznaczonych dla służb utrzymaniowych linii kolejowej oraz służb ratunkowych, a także do obsługi przyległych działek);
- elektryfikacja linii kolejowej w systemie 2x25 kV AC (prądu przemiennego), a na stykach z istniejącymi liniami kolejowymi w stosowanym dotychczas w Polsce systemie 3 kV DC (prądu stałego), na co w ramach niniejszego przedsięwzięcia składa się:
  - w systemie 2x25 kV AC: budowa sieci trakcyjnej i budowa stacji autotransformatorowych;
  - w systemie 3 kV DC: budowa sieci trakcyjnej, a także przebudowa istniejących podstacji trakcyjnych 3 kV DC;
  - na każdym styku systemów: budowa sekcji separacji systemów (tzw. wstawki neutralnej);
- instalacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym, telekomunikacyjnych (w tym stacji bazowych GSM-R) oraz energetyki nietrakcyjnej wraz z niezbędnymi urządzeniami i obiektami budowlanymi;
- budowa budynków niskich lub średniowysokich niezbędnych technicznie dla funkcjonowania linii kolejowej (np. centra sterowania, nastawnie, zaplecza techniczne) wraz z wewnętrznymi

instalacjami i przyłączami oraz zagospodarowaniem terenu integrującym obiekty z istniejącym zagospodarowaniem;

- budowa punktu utrzymania wraz z budynkami administracyjnymi i socjalnymi;
- wykonanie zasilania dla ww. obiektów i urządzeń oraz sieci i przyłączy sanitarnych (wod-kan, c.o. itp.), a także wszystkich innych sieci niezbędnych do funkcjonowania ww. obiektów;
- zagospodarowanie terenu, w tym urządzenie zieleni;
- wszystkie inne niewymienione wyżej urządzenia i obiekty budowlane niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów, utrzymania linii kolejowej, obsługi podróżnych oraz zapewnienia bezpieczeństwa, w tym budowa miejsca ewakuacji i ratownictwa (MEiR) w rejonie portalu tunelu głębokiego, obejmującego także miejsce do lądowania śmigłowców ratunkowych.

Ponadto planowane są prace wstępne polegające m.in. na: usuwaniu drzew i krzewów na terenie objętym decyzją, badania archeologiczne, badania konserwatorskie, prace geologiczne, ustalenie geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych bez wykonywania robót geologicznych i przeprowadzenie kompensacji przyrodniczej, oraz prace przygotowawcze obejmujące rozbiórkę istniejących obiektów budowlanych i usunięcie drzew lub krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie CPK (w zakresie nie wykonanym w ramach prac wstępnych).

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonane zostaną przebudowy kolizji z infrastrukturą istniejącą w postaci m.in.: gazociągów, wodociągów, kanalizacji, sieci telekomunikacyjnych i innych.

Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oddalony o ok. 5,2 km na wschód od terenu inwestycji.