



Warszawa, dnia 20 lutego 2009 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

RDOŚ-14-WOOS-II-BP-6613-004/08

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

Na podstawie art. 46a ust. 9, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku Pani Marty Szelągowskiej EGIS-ROUTE-SCETAUROUTE S.A. Oddział w Polsce, ul. Puławska 182, 02-677 Warszawa - Pełnomocnika Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Modernizacji linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce” w granicach województwa mazowieckiego,

**określam**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na „Modernizacji linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce” w granicach województwa mazowieckiego według wariantu 3b. Linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędą o znaczeniu krajowym. Nie wchodzi ona w skład korytarzy transeuropejskich, nie jest objęta umowami AGC i AGTC oraz nie należy do sieci TEN. Odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom – Kielce stanowi tzw. magistralę świętokrzyską łączącą aglomeracje tych miast. Na odcinku Warka – Radom (46,5 km) jest to linia kolejowa jednotorowa, natomiast na pozostałych odcinkach (129,1 km) – dwutorowa. W granicach województwa mazowieckiego linia nr 8 relacji Warszawa – Kielce przebiega ogólnie z północy na południe przez następujące powiaty: m.st. Warszawy, piaseczyński (gminy Lesznowola, Piaseczno i Prażmów), grójecki (gminy Chynów, Warka), kozienicki (gmina Grabów nad Pilicą), białobrzegi (gmina Stromiec), radomski (gminy Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala i Wierzbica), miasto Radom oraz szydlowiecki (gminy Jastrząb i Szydłowiec).

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

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

1. Prace budowlane powinny być prowadzone w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem w godzinach 6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>.
2. W granicach Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Pilicy” PLB 140003 oraz Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk „Dolina Dolnej Pilicy” PLH 140016 wszystkie prace powinny być realizowane poza okresem rozrodczym zwierząt, tj. od 25 sierpnia do 28 lutego.

3. Na terenie dwóch obszarów zakwalifikowanych, jako ostoje o znaczeniu regionalnym – przy stawach w Żabieńcu oraz w dolinie Radomki, jak również w granicach wyróżnionych korytarzy wodnych i leśnych prace poza torowiskiem powinny odbywać się poza sezonem rozrodczym ptaków, tj. w okresie od 25 sierpnia do 28 lutego; w obrębie stanowiska lęgowego podróżniczka przy miejscowości Załawie pod Radomiem prace te powinny odbywać się w okresie od 1 sierpnia do 15 marca, tu również winno się pozostawić zadrzewienia i zakrzaczenia po obu stronach linii kolejowej, z zastrzeżeniem § 2 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2004, Nr 249, poz. 2500)*.
4. Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy.
5. Zaplecze placu budowy należy lokalizować w jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej i innej, w tym chronionej (obiekty oświaty i wychowania, ochrony zdrowia) oraz z dala od miejsc, gdzie pierwszy użytkowy poziom wodonośny występuje płytko i w związku z tym stopień zagrożenia wód podziemnych jest wysoki i bardzo wysoki.
6. Plac budowy i jego zaplecza należy lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni w szczególności terenów leśnych i rolnych.
7. Roboty powinno się prowadzić w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć zasięg ewentualnych szkód, obszarów naruszenia powierzchni ziemi oraz ilość powstających odpadów.
8. W trakcie budowy powinien być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu, a ich eksploatacja powinna być zgodna z instrukcjami obsługi. Sprzęt i środki transportu powinny być dostosowane do wielkości zadania.
9. Należy ograniczyć do minimum hałas związany z pracą maszyn i urządzeń.
10. Należy zabezpieczyć wody podziemne przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wyflukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego.
11. Na etapie realizacji inwestycji powinno się zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed ściekami i odpadami poprzez wyposażenie zaplecza budowy w:
  - a) place postojowe dla maszyn i środków transportu z uszczelnionymi nawierzchniami;
  - b) pomieszczenia socjalno-bytowe dla pracowników;
  - c) skład materiałów budowlanych i parking dla pracowników;
  - d) przenośne toalety dla pracowników.
12. Na etapie realizacji powinno się zapewnić właściwy sposób prowadzenia prac ziemnych, eliminujący zasypywanie i zamulanie cieków oraz rozmycie i niszczenie ich brzegów.
13. Należy zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych do tego miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Odpady niebezpieczne należy składować na zadaszonych i uszczelnionych powierzchniach.
14. Masy ziemne magazynowane tymczasowo powinny być zdejmowane i gromadzone selektywnie. Jak największą ich część należy wykorzystać podczas modernizacji linii, na przykład do niwelacji terenu. Nieprzydatne na terenie budowy masy ziemne należy sukcesywnie wywozić na składowisko odpadów komunalnych.
15. Szczególną uwagę należy zwrócić na grunty zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw czy olejów. Grunt taki powinien być natychmiast usuwany i zastąpiony gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać zdeponowany na specjalnie przygotowanym składowisku i następnie wywieziony do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.
16. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy utrzymywać system odwadniający w pełnej sprawności poprzez jego konserwację, polegającą m.in. na:
  - a) przeglądach, tj. systematycznej kontroli urządzeń odwadniających;
  - b) zapobieganiu zanieczyszczaniu rowów;
  - c) czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody;
  - d) systematycznym kontrolowaniu i konserwacji urządzeń służących do odcięcia odpływu do odbiorników substancji niebezpiecznych w przypadku katastrof kolejowych;
  - e) szybkim usuwaniu uszkodzeń.

17. Należy uregulować gospodarkę wodno-ściekową w obiektach kubaturowych wchodzących w zakres modernizacji poprzez podłączenie do lokalnych systemów kanalizacji, stosowanie szczelnych szamb, budowę rozdzielnych kanalizacji deszczowych i sanitarnych.
18. Składowanie i przetwarzanie odpadów, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie powinno zachodzić na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.).
19. Należy wprowadzać nowe środki przeciwołrodeniowe (o mniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo-wodnego).
20. Należy stosować nietrwałe (ulegające biodegradacji) herbicydy.
21. Powinno się ograniczyć do minimum niezbędną wycinkę drzew i krzewów (po ich wcześniejszej inwentaryzacji). Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy dokonać nowych nasadzeń, w ilości i w miejscach uzgodnionych z organem wydającym zezwolenie na ich usunięcie.
22. Drzewa i krzewy przewidziane do adaptacji należy zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych.
23. Usunięcie drzew i krzewów powinno być wykonane poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt, czyli w okresie od 1 września do końca lutego.
24. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem należy prowadzić w terminie od 1 września do końca lutego (poza sytuacjami awaryjnymi).
25. W miejscowości Czarny Las w gminie Góra Kalwaria prace należy prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym.
26. Należy wdrożyć system minimalizacji oddziaływań w zakresie gospodarki odpadami poprzez:
  - 1) opracowanie i wdrożenie programu gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi;
  - 2) wprowadzenie zasady zapobiegania powstawania odpadów;
  - 3) selektywne gromadzenie odpadów, umożliwiające recykling;
  - 4) rozdział mas ziemnych na ziemię próchniczną, masy niezanieczyszczone, gruz i inne
  - 5) stosowanie powtórnego wykorzystania, np. podkładów, szyn, tłucznia.
27. Wszystkie prace modernizacyjne w otoczeniu zabytkowych obiektów budowlanych wchodzących w zakres przedsięwzięcia (np. wybrane nastawnie) powinno się prowadzić z uwzględnieniem wymagań konserwatorskich.
28. Prace ziemne należy prowadzić w sposób zapewniający ochronę obiektów cennych kulturowo, tj. nie prowadzący do naruszenia fundamentów, osunień terenu, drgań.
29. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren należy poddać rekultywacji (uwzględnić tereny po zlikwidowanych przejazdach i obiektach kubaturowych).

### III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Należy uwzględnić lokalizację ekranów akustycznych w następującej lokalizacji:

Pikietaż/strona linii [km]	Długość ekranu [m]
18.167 – 18.567 / L	400
23.489 – 24.529 / P	1040
24.040 – 24.580 / L	540
57.288 – 57.833 / L	545
98.960 – 99.500 / P	540
103.950 – 104.250 / P	300
104.250 – 104.950 / P	700
104.995 – 106.275 / L	1280
110.570 – 111.270 / L	700
110.960 – 111.270 / P	310

Ekranu winny być nieprzezroczyste. Jednak na estakadach/wiaduktach dopuszcza się ekrany przezroczyste z naklejonymi foliami lub sylwetkami ptaków.

2. Należy uwzględnić rozwiązania antywibroakustyczne w następującej lokalizacji:

<b>Pikietaż [km]</b>	<b>Długość odcinka [m]</b>
28.494 – 30.074	1580
35.981 – 36.481	500
40.168 – 40.788	620
100.89 – 101.96	1070
103.06 – 103.6	540

3. Należy uwzględnić wymianę stolarki okiennej w przypadku braku możliwości posadowienia ekranów lub zastosowania rozwiązań antywibroakustycznych:

<b>Określenie odcinka</b>	<b>od km do km</b>	<b>Liczba okien</b>
st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	11,8 - 38,8	200
st. Czachówek Płd. (wył.) –st. Warka (włącznie)	38,8 - 56,7+50	180
st. Warka (wył.) – mjn Grabów (włącznie)	56,7+50- 63,4	30
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	63,4-85,5	80
st. Rożki	104,25- 121	20
st. Jastrząb st. Szydłowiec	121-137,3	110

4. Należy określić bardziej szczegółowy sposób wprowadzenia pasów zieleni izolacyjnej (niż rozwiązanie zamieszczone w raporcie) dotyczący rodzaju tej zieleni oraz minimalnej szerokości jej pasa tak, aby spełniał on rolę środka ochrony przeciwdźwiękowej.
5. W projekcie odwodnienia linii kolejowej należy uwzględnić budowę, tam gdzie zajdzie się ku temu potrzeba techniczna, rowów przytorowych wykonanych z prefabrykatów betonowych perforowanych. Przy ich projektowaniu należy przyjąć zasadę, że ich spadek - włącznie z dolnymi rynnami odprowadzającymi – nie będzie większy niż 30°.
6. Należy uwzględnić budowę 23 zabezpieczających wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem urządzeń w postaci studni osadnikowych wyposażonych w dodatkowe zabezpieczenia w postaci min. zasyfonowanych odpływów, zastawek oraz przegród odcinających, w następującej lokalizacji (dopuszcza się możliwość zastąpienia dwóch urządzeń na cieku przez jedno urządzenie zespolone):

<b>Lot</b>	<b>Nr / pikietaż [km]</b>	<b>ciek</b>
st. Warszawa-Okęcie –st. Czachówek Płd. (włącznie)	1-2. 25.119 3-4. 33.787	rz.Jeziorka rz.Zielona
st. Czachówek Płd. (wył.)–st. Warka (włącznie)	5-6. 39.218	rz.Czarna
st. Warka (wył.) –mjn Grabów (włącznie)	7-10. 58.2	rz.Pilica
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	11. 68.279	rz.Strzyżynka
st. Bartdzieje	12-15. 88.2	rz.Radomka
st. Lesiów, st. Stara Wola	16-17. 92.592	rz.Pacynka
st. Radom	18. 100.3	Potok Północny
st. Rożki	19. 106,1 20-21. 115.6	Potok Południowy rz.Oronka
st. Jastrząb st. Szydłowiec	22-23. 126.732	rz.Szabasówka
	<b>Σ 23 urządzenia</b>	

7. Należy uwzględnić budowę akustycznych urządzeń do odplaszania zwierząt w lokalizacji:

<b>Lot</b>	<b>Nr / pikietaż [km]</b>	<b>Długość odcinka [m]</b>
mjn Grabów (włącznie)	1. 59.255 – 63.275	4020
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	2. 70.084 – 71.564 3. 72.164 – 73.884	1480 1720

st. Jastrząb	4. 133.987 – 136.337	2350
st. Szydłowiec	5. 136.737 – 137.667	930
<b>Σ długości</b>		<b>10500</b>

8. Należy uwzględnić budowę odblaskowych urządzeń do odpłaszania zwierząt w lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Długość odcinka [m]
st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	1. 26.090 – 28.390	2300
st. Czachówek Płd. (wył.) –st. Warka (włącznie)	2. 44.637 – 45.937	1300
mjn Grabów (wył.)	3. 75.684 – 79.324	3640
st. Dobieszyn	4. 82.307 – 83.667	1360
p.o. Wola Bierwiecka		
<b>Σ długości</b>		<b>8600</b>

9. Należy uwzględnić budowę nowego, górnego przejścia dla dużych zwierząt o minimalnej szerokości 50 m, między km 136,6 a 137,0.

10. Należy uwzględnić przeprowadzenie modernizacji obiektów celem dostosowania ich do pełnienia funkcji przejść dla dużych zwierząt w lokalizacji:

Lokalizacja (km)	Ciek	Obecne wymiary (wys. x szerokość)	Proponowane wymiary minimalne (wys. x szerokość)
km 68,279	Strzyżynka	1,7 X 15,1	wymiary bez zmian
km 71,881	ciek b.n.	1,8 x 6,0	wymiary bez zmian
km 87,486	rów melioracyjny	1,2 x 1,6	4,0 x 15,0
km 115,6	Oronka	b.d.	2,5 x 10,0
km 126,732	Szabasówka	2,5 x 3,0 x 3,0	3,5 x 15,0

11. Wybudowane obiekty powinny posiadać co najmniej jedno tzw. suche przęsto oraz atrakcyjną dla zwierzyny zabudowę biologiczną. Dodatkowo, w celu naprowadzenia zwierzyny, należy wykonać wyгородzenie siatką o wysokości 2,0 – 2,5 m (o zmiennej średnicy oczek od strony gruntu), na długości 200 m z każdej strony przejścia wg lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Długość odcinka [m]
st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	1. 33.587 – 33.987	400
mjn Grabów (wył.)	2. 67.968 – 68.368	400
st. Dobieszyn	3. 71.664 – 72.064	400
p.o. Wola Bierwiecka		
st. Rożki	4. 116.170 – 116.570	400
st. Jastrząb		
st. Szydłowiec	5. 136.337 – 136.737	400
<b>Σ długości</b>		<b>2000</b>

12. Należy zaprojektować przebudowę 27 przepustów do minimalnych wymiarów 1,0 x 1,5 m tak, by spełniały one funkcję przejść dla drobnych i średnich zwierząt w lokalizacji:

Lot	Nr / pikietaż [km]	Obecne wymiary – światło wewnętrzne (wys. x szer.) [m]
-----	--------------------	--

st. Warszawa-Okęcie – st. Czachówek Płd. (włącznie)	1. 16.891	1,0 x 1,2
	2. 17.363	1,4 x (1,5/1,5)
	3. 25.745	1,0 x 1,0
	4. 25.811	1,2 x (1,6/1,6)
	5. 25.821	0,6 x 1,0
	6. 26.531	1,0 x 1,0
	7. 27.288	1,2 x 1,6
	8. 30.334	1,1 x 1,5
	9. 31.376	1,4 x 1,5
	10. 31.682	1,3x1,5 i 1,4x1,6
	11. 33.225	1,3 x 1,6
	12. 35.001	1,5 x 1,5
	13. 38.021	1,3 x 1,5
st. Czachówek Płd. (wył.) –st. Warka (włącznie)	14. 41.798	1,0 x (1,5/1,5)
	15. 49.321	1,5 x (1,5/1,5)
	16. 50.009	1,5 x 1,5
	17. 52.502	1,5 x 1,5
st. Warka (wył.) – mjn Grabów (włącznie)	18. 63.415	1,1 x 1,0
mjn Grabów (wył.) st. Dobieszyn p.o. Wola Bierwiecka	19. 70.375	1,0 x 1,5
	20. 80.389	1,9 x 4,0
	21. 84.127	1,8 x (1,5/1,5)
st. Bartodzieje st. Lesiów, st. Stara Wola	22. 91.331	1,3 x (1,5/1,5)
	23. 95.406	1,0 x (1,0/1,0)
st. Rożki	24. 113.933	1,9 x 4,4
	25. 118.100	1,5 x 2,0
st. Jastrząb st. Szydłowiec	26. 121.541	2,0 x 2,1
	27. 123.015	2,9 x 4,3
	<b>Σ 27 obiektów</b>	

13. Należy przeprowadzić renaturyzację terenu wokół 32 obiektów (5 mostów i 27 przepustów) poprzez uporządkowanie terenu wraz z wprowadzeniem niezbędnych nasadzeń.
14. Powinno się rozważyć możliwość zachowania integralności układu zabytkowego zespołu Grójeckiej Kolejki Dojazdowej poprzez przebudowę istniejącego wiaduktu kolejki wąskotorowej tak, aby spełniał on wymogi zmodernizowanej linii nr 8, a jednocześnie pozwalał zachować zabytkowy układ przestrzenny Grójeckiej Kolejki Dojazdowej.
15. Należy zminimalizować zakres zastosowania materiałów i wyrobów, których analiza cyklu życia wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska.
16. Powinno się uwzględnić konieczność zachowania i odrestaurowania obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych, będących własnością Inwestora i wchodzących w zakres inwestycji.

#### **IV. Dodatkowe obowiązki nakładane na wnioskodawcę.**

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny klimatu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej. W analizie tej, po wykonaniu rzeczywistych poziomów hałasu, należy ostatecznie podjąć decyzję o zastosowaniu środków ochrony przeciwdźwiękowej (w postaci ekranów akustycznych czy podwyższenia izolacyjności akustycznej przegród wewnętrznych w budynkach) oraz uzupełnieniu zabezpieczeń o dodatkowe elementy ze względu na możliwe ewentualne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Ponownego przeanalizowania wymaga przyjęta lokalizacja punktów pomiarowych poziomów hałasu - punkty te powinny być zlokalizowane przede wszystkim w miejscach dużych skupisk zabudowy mieszkaniowej tak, aby była możliwa wiarygodna ocena uciążliwości hałasowej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do eksploatacji i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie, dodatkowe środki ochronne, w tym ekrany akustyczne czy wymianę stolarki okiennej.

## UZASADNIENIE

Pani Marta Szelągowska EGIS-ROUTE-SCETAURROUTE S.A. Oddział w Polsce, ul. Puławska 182, 02-677 Warszawa - Pełnomocnik Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, wnioskiem z dnia 12 lutego 2007 r., znak: 2007/SCET-E8WORK/13/01/144/SK/Msz/053 zwróciła się do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Modernizacji linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce” w granicach województwa mazowieckiego.

W granicach województwa mazowieckiego, w 8 z 15 gmin, przez które przebiega przedmiotowa linia kolejowa, nie zostały uchwalone plany miejscowe dla terenów przyległych do torów. 5 gmin posiada obowiązujące plany miejscowe dla części terenów w odległości do 1 km od torów, a 2 gminy posiadają plany dla całego terenu wzdłuż linii kolejowej. Plany miejscowe obejmują teren sąsiadujący z około 32 kilometrami modernizowanego odcinka linii kolejowej (jest to około 25% długości linii w granicach województwa mazowieckiego). Przeważającą formą zagospodarowania terenu, przewidzianą w planach miejscowych, jest mieszkalnictwo. Znaczna część terenów w sąsiedztwie linii kolejowej przeznaczona jest też pod tereny usługowe, rolnicze lub leśne. W przypadku terenów położonych poza liniami rozgraniczającymi obszaru zamkniętego, które są objęte obowiązującymi planami miejscowymi (tzn. uchwalonymi po 1 stycznia 1995 roku), lokalizacja inwestycji celu publicznego dokonywana jest na podstawie ustaleń tych planów (art. 50, ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 54 Rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport może być wymagany. Z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie realizowane jest na terenie zamkniętym, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia wydaje Wojewoda Mazowiecki.

Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane przez Wojewodę Mazowieckiego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie na mocy ww. ustawy jest organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 23 lutego 2007 r. Wojewoda Mazowiecki wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, Szydłowcu, Piasecznie, Radomiu, Koziencach, Grójcu, Białobrzegach o opinię w sprawie konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu powyższego przedsięwzięcia na środowisko. Sprawa została przekazana do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (PWIS). PWIS w Warszawie uznał swoją właściwość w sprawie zgodnie z art. 31a ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie obejmuje znaczną część województwa mazowieckiego. PWIS w Warszawie wydał opinię sanitarną z dnia 18 maja 2007 r., znak ZNS.7170-868-1/07.TW w sprawie konieczności sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Wojewoda Mazowiecki postanowieniem z dnia 16 czerwca 2007 r. znak: WŚR.I.DW.6613/1/13/07 nałożył obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił jego zakres zgodny z art. 52 Poś. Raport został przedłożony przez Inwestora 07 września 2007 r.

W toku dalszej procedury pismem z dnia 16 października 2007 r. Wojewoda Mazowiecki wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie. Uzgodnienie nastąpiło postanowieniem z dnia 5 czerwca 2008 r. znak ZNS.713-25-5/08.EG. Burmistrz Warki pismem z dnia 30 czerwca 2008 r., znak GK.7625/15/07/08 wniósł zażalenie na postanowienie PWIS do Głównego Inspektora Sanitarnego. Główny Inspektor Sanitarny postanowieniem z 1 grudnia 2008 r. znak GIS-HŚ-NZ-0261-54-2/JL/08 umorzył postępowanie odwoławcze w sprawie.

Wszystkie warunki określone w postanowieniu Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

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

Organ prowadzący postępowanie administracyjne poddał ocenie wymienione poniżej dokumenty:

1. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;

2. informację o przedsięwzięciu;
3. raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniem;
4. kopię mapy ewidencyjnej z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia oraz granic obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
5. wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
6. uwagi i wnioski złożone w terminie „21 dni dla społeczeństwa”.

Treść przedłożonego raportu OoŚ jest zgodna z art. 52 Poś oraz odpowiada wymogom określonym w prawodawstwie Unii Europejskiej.

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

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

Ad 1), 2).

Rozpatrywana linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędną o znaczeniu krajowym. Odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie - Radom - Kielce stanowi tzw. magistralę świętokrzyską, łączącą aglomeracje tych miast. Na odcinku Warka - Radom (46,5 km) jest to linia jednotorowa, natomiast na pozostałych odcinkach (129,1 km) - dwutorowa.

Obecny stan techniczny infrastruktury oraz warunki geometryczne linii Warszawa -Radom -Kielce nie pozwalają na przekroczenie prędkości 120 km/h.

Realizacja przedmiotowego projektu ma się przyczynić do: poprawienia jakości usług transportowych poprzez skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie natężenia ruchu pasażerskiego i towarowego, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu, stymulacji rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym i krajowym, obniżenia kosztów kolejowych usług transportowych oraz racjonalizacji użytkowania infrastruktury kolejowej, podniesienia efektywności użytkowania linii kolejowej, zapewnienia interoperacyjności eksploatacyjnej (lub co najmniej technicznej) w związku z akcesją do UE, ochrony środowiska naturalnego wzdłuż linii kolejowej oraz eliminacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych.

W etapie I przeanalizowano cztery podstawowe 4 opcje modernizacji: 0, 1, 2, 3 uwzględniające 10 wariantów:

Opcja „0” z Wariantem 0- niepodjęcie inwestycji. Wariant ten obejmuje wykonanie podstawowych robót utrzymaniowych, niezbędnych dla spełnienia funkcji eksploatacyjnych, umożliwiających realizację istniejących wielkości przewozów pasażerskich i towarowych. Inaczej mówiąc opcja dotyczy utrzymania linii w jej obecnym stanie bez ponoszenia nakładów inwestycyjnych, z czym wiąże się ponoszenie kosztów eksploatacyjnych koniecznych do utrzymania na niej ruchu przy dalszej postępującej degradacji linii.

Opcja „1” - obejmuje zakres kompleksowej naprawy głównej w celu doprowadzenia linii do pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych (tzw. rewitalizacja linii), do prędkości 100 km/h. Zakłada zachowanie parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii. Opcja przewiduje również naprawę obiektów inżynierskich.

Wariant 1 - rewitalizacja linii – na całej długości prędkość 100 km/h,

Opcja „2” - obejmuje modernizację i dostosowanie linii do prędkości 140 km/h, a gdzie to możliwe - w granicach terenu kolejowego - do 160 km/h w ruchu pasażerskim, do 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji tej rozważana była celowość budowy drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków.

Wariant 2a – obejmuje modernizację linii i dostosowanie na całej długości do prędkości 140 km/h.

Wariant 2b - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom bez budowy nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 2c - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz modernizacja istniejącego mostu na rzece Pilicy).



Wariant 2d - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz budowa nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 2e - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie – Radom - Kielce do prędkości 140 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Opcja „3” - obejmuje modernizację i dostosowanie całego odcinka do prędkości 160 km/h oraz prędkości 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji rozważano również zakres prac, jakie należy wykonać celem zastosowania taboru z wychylnym pudłem, jak również budowę drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków w pobliżu aglomeracji miejskich.

Wariant 3a - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie -Radom - Kielce do prędkości 160 km/h, (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 3b - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 160 km/h, natomiast Radom - Kielce 100 km/h (budowa 2 toru na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Wariant 3c - obejmuje modernizację linii i dostosowanie na odcinku Warszawa-Okęcie - Radom do prędkości 160 km/h, natomiast Radom - Kielce 140 km/h (budowa 2 torów na odcinku Warka-Radom oraz nowego mostu na rzece Pilicy).

Powyższe opcje zostały szczegółowo przeanalizowane i poddane ocenie wielokryterialnej. Na podstawie analiz technicznych, finansowych, społeczno-ekonomicznych oraz środowiskowych został wybrany wariant 3b jako preferowany zakres modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, również uwzględniający zmiany w Polityce Transportowej Państwa dotyczące linii nr 8. Wariant ten został wybrany do dalszych prac projektowych jako najkorzystniejszy.

Linia kolejowa nr 8 w granicach województwa mazowieckiego funkcjonuje w środowisku od kilkudziesięciu lat i przez ten czas zdążyła się już wpisać w krajobraz obszarów, przez który przebiega. Stało się to dzięki licznym sukcesywnym zadrzewieniom i zakrzaczeniom, jak również występującym na nasypach i skarpach zadarnieniom, które przy sprzyjającej wystawie słonecznej często przekształciły się w zespoły półnaturalnych zbiorowisk muraw kserotermicznych z ziołoroślami. Planowana modernizacja stanowić będzie niewielką uciążliwość dla środowiska przyrodniczego i krajobrazu, w stosunku do budowy nowej linii, pomimo potrzeby przebudowy łuków na długości kilku kilometrów, wynikającej z planowanego zwiększenia prędkości oraz zajętości terenów pod drugi tor na odcinku Warka – Radom. Linie kolejowe wraz z infrastrukturą pomocniczą stanowią element silnie wyróżniający się w krajobrazie z uwagi na stosunkowo duży stan posiadania gruntów.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga przebudowy elementów budowli kolejowych, a w szczególności korekty geometrii trasy, przebudowy podtorza i nawierzchni torowej, sieci trakcyjnej i układu zasilania, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, istniejących obiektów inżynierskich, budynków związanych z ruchem kolejowym i peronów oraz budowy wiaduktów, tuneli, dróg objazdowych, podstacji trakcyjnych, linii zasilających i linii światłowodowych, a także urządzeń z zakresu ochrony środowiska.

W sentencji decyzji wprowadzono warunki minimalizujące negatywne potencjalne oddziaływanie inwestycji na środowisko. Zgodnie z nimi tereny chronione z mocy prawa zostaną zabezpieczone poprzez budowę ekranów akustycznych oraz urządzeń antywibracyjnych. Raport OOŚ wskazuje lokalizację ww. urządzeń chroniących środowisko i jednocześnie wskazuje, że rejon, miejsca lokalizacji, sposoby ochrony środowiska przed hałasem oraz parametry rozwiązań technicznych muszą zostać zanalizowane i przesądzone w fazie szczegółowych projektów budowlano - wykonawczych. Rozwiązania antywibroakustyczne zaproponowane zostały w lokalizacjach, w których wyeliminowanie ponadnormatywnego hałasu oraz wibracji poprzez zastosowanie tradycyjnych rozwiązań antyhałasowych takich, jak ekrany akustyczne czy wały ziemne jest mało możliwe - głównie z racji uwarunkowań topograficznych (np. Czachówek, Zagnańsk, Zalesie). Zastosowanie powyższych rozwiązań służy ograniczeniu natężeń hałasu o ok. 5dB oraz przenoszonych wibracji. W przypadku braku formalnych uzgodnień na zastosowanie antywibroakustycznych rozwiązań, we wskazanych lokalizacjach można spodziewać się przekroczeń hałasu. Jako pasywną metodę przeciwdziałania, należy dopuścić wymianę stolarki okiennej.

W wyniku przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że modernizacja linii nr 8 nie będzie powodowała poważnych kolizji z obiektami zabytkowymi oraz stanowiskami archeologicznymi, pod warunkiem uwzględnienia warunków niniejszej decyzji.

Ponadto w celu zabezpieczenia przed hałasem terenów sąsiadujących z przedsięwzięciem i objętych ochroną, prace budowlane będą prowadzone w godzinach 6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>. Plac budowy wraz z zapleczem zostanie zlokalizowany w jak największej odległości od zabudowy mieszkaniowej i innej, w tym chronionej (obiekty oświaty i wychowania, ochrony zdrowia) oraz z dala od miejsc, gdzie pierwszy, użytkowy poziom wodonośny występuje płytko i w związku z tym stopień zagrożenia wód podziemnych jest wysoki i bardzo wysoki. Plac budowy i jego zaplecza będzie zorganizowany z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni. Realizacja prac budowlanych na wybranych odcinkach przedsięwzięcia (wymienianych w punkcie II ust. 2 i 3) powinna być prowadzona poza okresem rozrodu zwierząt chronionych, czyli od 25 sierpnia do końca lutego następnego roku. Roboty budowlane Inwestor będzie prowadzić tak, aby maksymalnie ograniczyć zasięg ewentualnych szkód w tym ograniczyć do minimum niezbędną wycinkę drzew i krzewów (po ich wcześniejszej inwentaryzacji) oraz ograniczyć powierzchnię obszarów naruszenia powierzchni ziemi i ilość powstających odpadów. Jednocześnie drzewa i krzewy przewidziane do adaptacji należy zabezpieczyć na czas trwania prac budowlanych. Prace ziemne prowadzone będą pod nadzorem, zgodnie z dokumentacją, a w rejonie miejscowości Czarny Las w gminie Góra Kalwaria pod stałym nadzorem archeologicznym. Nad całością prac czuwać będzie nadzór przyrodniczy. W celu zabezpieczenia środowiska wodno-gruntowego w trakcie budowy ma być wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt i środki transportu, a ich eksploatacja powinna być zgodna z instrukcjami obsługi. Niezbędne jest zabezpieczenie wód podziemnych przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wyłukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego. Ponadto sprzęt i środki transportu powinny być dostosowane do wielkości zadania. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w: place postojowe dla maszyn i środków transportu z uszczelnionymi nawierzchniami, skład materiałów budowlanych, a także pomieszczenia socjalno-bytowe, przenośne toalety oraz parkingi dla pracowników. Inwestor ma obowiązek zapewnienia właściwego gospodarowania odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizowania ich ilości, składowania w sposób selektywny, w wydzielonych i przystosowanych do tego miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewniający sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie. Odpady niebezpieczne będą składowane na zadaszonych i uszczelnionych powierzchniach. Masy ziemne zdejmowane w czasie budowy będą tymczasowo magazynowane i gromadzone selektywnie. Jak największa ich część zostanie wykorzystana podczas modernizacji linii, na przykład do niwelacji terenu. Nieprzydatne na terenie budowy masy ziemne będą sukcesywnie wywożone na składowisko odpadów komunalnych.

Podczas trwania realizacji przedsięwzięcia Inwestor winien szczególną uwagę zwrócić na grunty zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw czy olejów. Grunt taki powinien być natychmiast usuwany i zastąpiony gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać zdeponowany na specjalnie przygotowanym miejscu i następnie wywieziony do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.

Jak wynika z raportu OOS eksploatacja linii kolejowej nie stanowi zagrożenia dla jakości wód podziemnych, nawet na odcinkach, gdzie wody podziemne występują bez izolacji od powierzchni terenu. System odwadniający eksploatowanej linii kolejowej będzie utrzymywany w pełnej sprawności. Wykonywana będzie konserwacja polegająca min. na: przeglądach, tj. systematycznej kontroli urządzeń odwadniających, zapobieganiu zanieczyszczaniu rowów, czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody, systematycznym kontrolowaniu i konserwacji urządzeń służących do odciążenia odpływu do odbiorników substancji niebezpiecznych w przypadku katastrof kolejowych, szybkim usuwaniu uszkodzeń.

W przypadku konieczności usunięcia drzew i krzewów, czynność tą należy wykonać poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych gatunków ptaków i czasem rozrodu innych niż ptaki wolno żyjących zwierząt – czyli w okresie od 1 września do końca lutego. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia należy dokonać nowych nasadzeń, w ilości i w miejscach uzgodnionych z organem wydającym zezwolenie na ich usunięcie.

W obrębie stanowiska lęgowego podróżniczka przy miejscowości Załawie pod Radomiem prace poza torowiskiem można prowadzić wyłącznie w terminie od 1 sierpnia do 15 marca.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren należy poddać rekultywacji (uwzględnić tereny po zlikwidowanych przejazdach i obiektach kubaturowych).

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia Inwestor winien wprowadzać nowe środki przeciwołdzeniowe, o mniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo-wodnego oraz stosować nietrwałe, ulegające biodegradacji herbicydy, natomiast okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem winien prowadzić w terminie od 1 września do końca lutego (poza sytuacjami awaryjnymi).

Decyzja określa również wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Zgodnie z nimi w projekcie budowlanym Inwestor winien uwzględnić wspomniane powyżej ekrany akustyczne oraz określić w sposób bardziej szczegółowy rodzaj zieleni oraz minimalną szerokość jej pasów mając na uwadze rolę zieleni, jako środka ochrony przeciwdźwiękowej. W projekcie odwodnienia linii kolejowej zostanie uwzględniona budowa, tam gdzie zajdzie potrzeba techniczna, rowów przytorowych wykonanych z prefabrykatów betonowych perforowanych. Przy ich projektowaniu Inwestor uwzględni zasadę, że ich spadek, włącznie z dolnymi rynnami odprowadzającymi nie będzie większy niż 30°.

W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniami zostaną zaprojektowane 23 urządzenia, głównie osadniki posiadające dodatkowe zabezpieczenia w postaci zaszyfonowanych odpływów, zastawek, zasuw odcinających itp. - rozwiązań, które zostaną doprecyzowane w projekcie budowlanym. Projektowany system odwadniający podtorze polegający na zastosowaniu warstwy filtracyjnej i drenażu spowoduje redukcję natężenia wpływu wód opadowych i jednocześnie redukcję zanieczyszczeń. Dla jakości wód w sąsiedztwie linii kolejowej istotne znaczenie ma zwiększenie retencji w rowach odwadniających (przyskarpowych), wpływające dodatkowo pozytywnie na podczyszczanie odprowadzanych wód zmniejszając jednocześnie natężenie odpływu do odbiornika.

Wprowadzono również warunki zabezpieczające właściwe funkcjonowanie korytarzy ekologicznych poprzez uwzględnienie w projekcie budowlanym 10,5 km odpłaszaczy akustycznych, 8,6 km odpłaszaczy odbłaskowych, 2 km wygrodzeń naprowadzających, a ponadto adaptację 5 obiektów do funkcji przejść dla dużych zwierząt i przebudowę 27 przepustów do minimalnych wymiarów 1,0 x 1,5 m, pełniących rolę przejść dla drobnych i średnich zwierząt wraz z ich renaturyzacją oraz budowę nowego, górnego przejścia dla dużych zwierząt.

Na etapie projektu budowlanego Inwestor podejmie decyzję dotyczącą możliwości zachowania integralności układu zabytkowego zespołu Grójeckiej Kolejki Dojazdowej poprzez przebudowę istniejącego wiaduktu kolejki wąskotorowej tak, aby spełniał on wymogi zmodernizowanej linii nr 8, a jednocześnie pozwalał zachować zabytkowy układ przestrzenny Grójeckiej Kolejki Dojazdowej. Jednocześnie należy uwzględnić konieczność zachowania i odrestaurowania wszystkich obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych będących własnością Inwestora i wchodzących w zakres inwestycji.

W trakcie trwania prac budowlanych należy zminimalizować zakres zastosowania materiałów i wyrobów, których analiza cyklu życia wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska.

Nie wprowadzono warunków z zakresu ochrony powietrza. Na podstawie przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza dla wytypowanego odcinka linii nr 8, raport OOS nie prognozuje przekroczenia standardów jakości powietrza na etapie modernizacji i przebudowy torowiska poza granicami obszaru kolejowego. Analizując wpływ linii kolejowej nr 8 na jakość powietrza atmosferycznego należy przyjąć, że jest on niewielki. Szczególnie dotyczy to etapu eksploatacji linii, kiedy to w wyniku prac modernizacyjnych, w tym m.in. zamierzonej przebudowy wybranych obiektów kubaturowych, związanych bezpośrednio z linią i jej funkcjonowaniem (zamiana ogrzewania węglowego na elektryczne lub olejowe), nastąpi dalsze ograniczenie emisji do środowiska. W związku z tym w sentencji decyzji nie wprowadzono warunków minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko.

Linia kolejowa nr 8 Warszawa – Kielce w granicach województwa mazowieckiego, omijając w zasadzie tereny o najostrzejszych rygorach ochronnych, przechodzi przez lub w sąsiedztwie: jednego rezerwatu przyrody (Starodrzew Dobieszyński), dwóch parków krajobrazowych (Chojnowski i Kozienicki) oraz 3 obszarów chronionego krajobrazu (Dolina rzeki Jeziorki, Doliny rzek Pilicy i Drzewiczki oraz Lasy Przysusko- Szydłowieckie). Opisywana linia przecina także dwa obszary sieci Natura 2000: Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB140003 „Dolina Pilicy” i Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk PLH140016 „Dolina Dolnej Pilicy” oraz przebiega w pobliżu dwóch kolejnych: Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków PLB140013 „Ostoja Kozienicka” i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk PLH 40013 „Puszcza Kozienicka”. Organ stoi na stanowisku, że przestrzeganie warunków wymienionych w sentencji decyzji sprawi, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego negatywnego oddziaływania na ww. obszary.

### Ad.3)

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny klimatu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej. W analizie tej, po wykonaniu rzeczywistych poziomów hałasu, należy ostatecznie podjąć decyzję o zastosowaniu środków ochrony przeciwdźwiękowej (w postaci ekranów akustycznych czy podwyższenia izolacyjności akustycznej przegród wewnętrznych w budynkach) oraz uzupełnieniu zabezpieczeń o dodatkowe elementy ze względu na możliwe ewentualne przekroczenia

dopuszczalnych poziomów hałasu. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie wskazuje, że ponownego przeanalizowania wymaga przyjęta lokalizacja punktów pomiarowych poziomów hałasu - punkty te powinny być zlokalizowane przede wszystkim w miejscach dużych skupisk zabudowy mieszkaniowej tak, aby była możliwa wiarygodna ocena uciążliwości hałasowej. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania przedmiotowej inwestycji do eksploatacji i przedstawić jej wyniki w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie, dodatkowe środki ochronne, w tym ekrany akustyczne czy specjalną stolarkę okienną.

**Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 1a Poś, organ wydający decyzję środowiskową dokonał wymaganych przepisami prawa uzgodnień.** Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - postanowienie z dnia 5 czerwca 2008 r., znak: ZNS.713-25-5/08.EG. Od postanowienia PWIS Burmistrz Warki pismem z dnia 2008 r. znak: GK.7625/15/07/08 wniósł zażalenie do Głównego Inspektora Sanitarnego, który to postanowieniem z dnia 01.12.2008 r. znak GIS-HŚ-NZ-0261-54-2/JL/08 umorzył postępowanie w sprawie.

Wszystkie warunki określone w postanowieniu Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji.

**Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ wydający decyzję środowiskową 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. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o uzgodnienie, zawiadomienie o wydanym uzgodnieniu, zawiadomienie o zakończeniu postępowania, zawiadomienie o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku danych o wydanej w sprawie decyzji). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego (dalej MUW), w siedzibie Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy oraz w gminach Lesznowola, Piaseczno i Prażmów, Chynów, Warka, Grabów nad Pilicą, Stromiec, Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala i Wierzbica, Jastrząb i Szydłowiec, na stronie internetowej i w BIP MUW.

**W związku z art. 53 Poś organ wydający decyzję środowiskową zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.** Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w siedzibie Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, Urzędzie m.st. Warszawy oraz w gminach Lesznowola, Piaseczno, Prażmów, Chynów, Warka, Grabów nad Pilicą, Stromiec, Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala, Wierzbica, Jastrząb i Szydłowiec). Zawiadomienie zostało podane do publicznej wiadomości w dniach 21 września 2007 r. do 28 października 2007 r. oraz od 29 października 2008 r. do 24 listopada 2008 r.

W obwieszczonym przez organ terminie złożono następujące uwagi i wnioski:

<b>Wójt Gminy Lesznowola pismem z dnia 14 listopada 2008 r., znak: RSR-7624/51/07/08</b>		
1)	występuje przeciwko likwidacji stacji w miejscowości Nowa Iwiczna;	W obecnym czasie na przystanku osobowym znajduje się jeden peron wyspowy usytuowany pomiędzy torami nr 1 i nr 2. W trakcie modernizacji planuje się wybudowanie dwóch peronów jednokrawędziowych naprzemian ległych (peron usytuowany pomiędzy torem nr 2, a torem bocznym zabezpieczony zostanie barierą

		ochronną od strony toru bocznicego). Informacje na ten temat zostały przesłane do Urzędu Gminy Lesznowola pismem Nr IIW14m-0813 SPOT 162-28/2008 z dnia 2 grudnia 2008 roku.
<b>Mieszkańcy Warki zawarty w piśmie z dnia 7 listopada 2008 roku. Protest dotyczy:</b>		
2)	wprowadzenia przez inwestycję niekorzystnych społecznie warunków: przecięcie miasta na pół, wydłużenie czasu dojazdu do pracy, sklepu;	Zarzuty mówiące o tym, że „modernizowana linia kolejowa przetnie miasto na pół” lub, że „obecnie w wielu miejscach przejazdy są niestrzeżone, co jest niedopuszczalne przy prędkości pociągów V=160 km/h”, a także, że „na etapie przyjmowania koncepcji, nikt nie dokonał konsultacji społecznych, o których napisano w raporcie” są niezasadne. Zakres przedsięwzięcia nie obejmuje wybudowania nowej linii kolejowej, lecz modernizację już istniejącej linii z budową drugiego toru na odcinku od Warki do Radomia. Obecnie maksymalna prędkość pociągów na terenie miasta Warki nie przekracza 80 km/h a przejazdy kolejowe zlokalizowane w km 56.845; 57.654 oraz 57.956 linii kolejowej nr 8 są przejazdami strzeżonymi kategorii „A”. Na etapie dokumentacji przedprojektowej założono, że po modernizacji, na terenie miasta Warki obowiązywać będzie prędkość maksymalna V=140 km/h. Przejazd kolejowy w km 56.845 ulegnie przesunięciu w lokalizację 56.720 i nadal pozostanie przejazdem kat. „A”, w miejscu przejazdu kolejowego w km 57.956 przewiduje się budowę wiaduktu drogowego i w związku z tym przejazd w km 57.654 położony zaledwie 300 m od przewidywanego wiaduktu ulegnie likwidacji. W celu lepszego skomunikowania przewidziano również budowę prawostronnej drogi równoległej od przejazdu w km 57.654 do przejazdu w km 56.720. Zgodnie z rozporządzeniem MTiGM z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie, nie ma obowiązku stosowania skrzyżowań bezkolizyjnych przy prędkości pociągów do V=160 km/h.
3)	braku zapewnienia bezpieczeństwa ludzi korzystających z przejazdów kolejowych;	W zakresie oddziaływania na życie i zdrowie ludzi warunki realizacji przedsięwzięcia uzgodnił Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie.
4)	braku uwzględnienia w ocenie zanieczyszczeń powietrza i hałasu ze źródeł innych niż kolejowe oraz wpływu na życie i zdrowie ludzi;	Kolej nie stanowi źródła istotnych zanieczyszczeń powietrza. Przebiega przez tereny relatywnie mało przekształcone (poza terenem miasta Radomia) w związku z tym nie ma istotnego przełożenia na wskaźniki zanieczyszczeń (m.in.: CO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , tlenki azotów). Linia nr 8 w większości nie pokrywa się z przebiegiem dróg krajowych, wojewódzkich i w związku z tym poza terenami miejskimi nie występuje zjawisko kumulacji źródeł hałasu. W obliczeniach i prognozach autorzy weryfikowali model obliczeniowy pomiarami w terenie, co jest jednoznaczne z uwzględnieniem tła akustycznego w obliczeniach stanu istniejącego i prognozach
5)	braku konsultacji społecznych;	Konsultacje społeczne dotyczące zakresu modernizacji linii kolejowej nr 8 oraz propozycji likwidacji, modernizacji przejazdów kolejowych oraz lokalizacji dróg dojazdowych na odcinku linii od km 38.819 do 59.636, Inwestor przeprowadził 7 grudnia 2006 roku w Radomiu. Ponadto organ informuje, że zgodnie z ustaleniami rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa obecnie trwają rozmowy pomiędzy przedstawicielami Województwa Mazowieckiego, Miasta i Gminy Warka i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu uwzględnienia budowy wiaduktu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 730 nad torami kolejowymi linii nr 8 w km ok. 57.100 w mieście Warka w ramach planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego (w zakresie przebudowy drogi wojewódzkiej nr 730).
<b>Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków pismem z dnia 8 października 2007 r. oraz z 18 listopada 2008 r. wnosi o to, aby:</b>		
6)	przy projektowaniu i	Warunek uwzględniono w ustępie III pkt 5 sentencji decyzji. Dodać

	wykonywaniu rowów odwadniających przyjąć zasadę, że spadek tych rowów, włącznie z dolnymi rynnami-bez wyjątku- nie będzie większy niż 30 stopni. Ponadto do budowy systemu odwadniającego należy używać wyłącznie elementów perforowanych;	należy, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia szczegółowy sposób odwodnienia zostanie przedstawiony na etapie projektu budowlanego z uwzględnieniem rozwiązań spełniających założenia ochrony płazów i drobnych zwierząt. Niemniej w sentencji decyzji wprowadzono warunek do uwzględniania w projekcie budowlanym, który zabezpieczy interesy płazów i drobnych zwierząt.
7)	ekrany były nieprzezroczyste;	Warunek uwzględniono w ustępie III pkt 1 sentencji decyzji. Większość proponowanych ekranów to ekrany pochłaniające typu ciężkiego (nieprzezroczyste). Zastosowanie ekranów przezroczystych może mieć miejsce tylko na estakadach/ wiaduktach. W takich przypadkach zostaną zastosowane folie lub inne formy zabezpieczeń przed kolizją z ptakami (np. sylwetki ptaków).
8)	wycinkę drzew i krzewów, w tym również okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem kolejowym na etapie eksploatacji, prowadzić w okresie od 1 września do końca lutego; ponadto na etapie eksploatacji przedsięwzięcia okresowe usuwanie drzew i krzewów kolidujących ze szlakiem prowadzić w ww. terminie (poza sytuacjami awaryjnymi);	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 23 i 24 sentencji decyzji.
9)	odpady były składowane i przetwarzane poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody;	Warunek uwzględniono w ustępie II pkt 18 sentencji decyzji.
10)	W projekcie budowlanym modernizacji linii kolejowej zachować dotychczasowe parametry techniczne maksymalnej przepustowości tej linii, w szczególności wszystkie stanowiska „mijanek” pociągów na odcinku jednotorowym tej linii pomiędzy Warką a Radomiem, jak również istniejące łącznice tego szlaku ze szlakami kolejowymi go przecinającymi;	Obecna maksymalna przepustowość odcinka Warka - Radom zwiększy się ze względu na wybudowanie drugiego toru oraz poprzez zastosowanie nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, umożliwiających prowadzenie kilku pociągów równocześnie na jednym szlaku.
<b>Stowarzyszenie Zielone Mazowsze – pismo Nr ZM/08/0464/01/KR z dnia 18 listopada 2008 r. wniosło o:</b>		
11)	Propozycja wariantu przedsięwzięcia;	Projekt Nr SPOT/1.1.1/162/05 pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa-Okęcie – Radom – Kielce“ dotyczy całego wskazanego w nazwie odcinka i dla takiego odcinka na etapie dokumentacji przedprojektowej były przeprowadzane wszelkie analizy. W opracowanej na etapie studium ocenie wielokryterialnej

		wariantów modernizacji, Wykonawca dokonał wariantowania przedsięwzięcia polegającego na analizie uzyskanych parametrów docelowych modernizacji linii dla opcji modernizacyjnych (0, 1, 2 i 3) oraz 10 wariantów. Wariantowanie przeprowadzono wyróżniając trzy główne cele: nieekonomiczne, ekonomiczne, środowiskowe. W każdym z celów realizacji projektu zidentyfikowanych zostało pięć podstawowych kryteriów pozwalających określić stopień jego relacji w poszczególnych wariantach. Na podstawie powyższych opracowań wskazany został wariant 3b, jako preferowany i najkorzystniejszy pod kątem zakresu modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, dla którego w następnym etapie został opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
12)	Uzupełnienie dokumentacji studium wykonalności;	Wniosku nie uwzględniono. Studium wykonalności nie jest dokumentacją, która zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska podlega ocenie przez społeczeństwo.
13)	Wyznaczenie ponownego terminu „21” dni dla społeczeństwa;	Wniosku nie uwzględniono. Termin „21” dni dla społeczeństwa był wyznaczany dwukrotnie. Organ stoi na stanowisku, że Inwestor przedłożył dokumentację niezbędną do wydania decyzji środowiskowej, w tym raport OOS spełniający wymóg art. 52 Poś.
14)	Przyjęcie maksymalnej długości szlaku (odcinka między kolejnymi stacjami) nie większej niż 15 km;	We wniosku mylnie przyjęto kilometry początku i końca szlaku. Lokalizacje, które mu posłużyły do podania długości szlaków są to punkty (kilometry linii) najczęściej pomiędzy osiami stacji lub posterunków. Faktycznie długości szlaków pomiędzy danymi posterunkami są o kilka kilometrów krótsze. W piśmie mylnie został wskazany szlak pomiędzy Dobieszynem a Radomiem o długości 28 km (powołując się na załącznik nr 1 tabela nr 1). Wskazane w tabeli odległości są to odległości pomiędzy obiektami (stacjami, posterunkami) a nie długości szlaków. Odcinek pomiędzy Dobieszynem a Radomiem jest podzielony na dwa szlaki po około 13 km. Ponadto nadmienia się, że długości przyjętych szlaków oraz zamiana niektórych stacji na przystanki osobowe wynikały z potrzeb przewozowych i zostały określone w oparciu o analizy przewozowo – ruchowe. Stwierdzenie, że „po modernizacji przepustowość linii w ogóle nie wzrośnie mimo dobudowania drugiego toru” jest co najmniej mylne. Przepustowość linii nie zależy jedynie od długości szlaków, lecz również od zastosowania nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, umożliwiających prowadzenie kilku pociągów równocześnie po jednym szlaku.
15)	Obowiązek przywrócenia p.o. Zalesie funkcji stacji strefowej;	Po likwidacji stacji Zalesie Górne pozostanie przystanek osobowy z peronem wyspowym. Inwestor przewiduje modernizację układu torów Nr 1 i Nr 2 z uwzględnieniem rezerwy miejsca za peronem na ewentualną budowę w przyszłości toru dla zmiany kierunku jazdy podmiejskich pociągów pasażerskich. Nowy peron zostanie zaprojektowany pomiędzy torami Nr 1 i Nr 2 ułożonymi w odległości 13,0 metrów.
16)	Obowiązek wyposażenia wszystkich stacji na linii w tory mijankowe po obu stronach torów głównych;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż dotyczy spraw projektowych nie dotyczących zabezpieczenia środowiska. Wniosek jest ekonomicznie nieuzasadniony. Uwzględniając takie rozwiązania techniczno-ruchowe cały projekt stałby się ekonomicznie nieopłacalny, a więc niemożliwy do zrealizowania przy wykorzystaniu środków z UE.
17)	Obowiązek stosowania rozjazdów pomiędzy torami głównymi oraz między torami głównymi i mijankowymi umożliwiającymi jazdę na kierunku zwartym z	Wniosku nie uwzględniono. Wszystkie przewidziane na etapie dokumentacji przedprojektowej rozwiązania techniczne między innymi typy rozjazdów UIC60 1:9 R300 przewidziane do zastosowania w trakcie modernizacji linii są zgodne z obowiązującymi przepisami oraz wymaganiami i pozwalają na jazdę po kierunku zasadniczym z prędkością V=160 km/h. Zastosowanie rozjazdów o wyższych parametrach tzn. o skosach 1:12 lub 1:18,5 zasadne jest w przypadku

	prędkością co najmniej 60 km/h, a najlepiej 80 km/h;	przewidywania dużej ilości jazd pociągów po rozjeździe na kierunek zwrotny lub na posterunkach odgałęźnych. Zastosowanie takich rozjazdów znacznie zwiększa długość głowic rozjazdowych a tym samym długość stacji (posterunków), co w przypadku modernizacji linii pod kątem podniesienia prędkości (zwiększenia parametrów istniejących łuków na odcinkach pomiędzy stacjami) nie zawsze jest możliwe i spowodowałoby konieczność dodatkowych wywłaszczeń terenów.
18)	Obowiązek budowy nowego przystanku pomiędzy Nową Iwiczną a Piasecznem;	Wniosku nie uwzględniono. W ramach modernizacji przewiduje się budowę peronów naprzemianległych na przystanku osobowym Nowa Iwiczna w km 20.800, oraz peronów na st. Piaseczno w km 23.800. Odległość pomiędzy peronami wynosić wówczas będzie ok. 3.0 km. Budowa dodatkowych peronów w sąsiedztwie planowanego wiaduktu w ciągu drogi nr 721 tzn. ok. km 21.500 spowoduje, że odległość pomiędzy peronami będzie wynosić 700 m, co wydaje się być nieuzasadnione.
19)	Obowiązek budowy nowych przystanków na obszarze miasta Radomia;	Wniosku nie uwzględniono. Na etapie dokumentacji przedprojektowej założono budowę następujących przystanków osobowych na terenie miasta Radomia i okolic: p.o. Lesiów (km 92.120), p.o. Stara Wola (km 96.500), p.o. Żółkiewskiego (km 98.650), p.o. Kozienicka (km 99.450), p.o. Żeromskiego (km 101.250 - rezerwa terenu na budowę peronu), st. Radom (km 102.944), p.o. Radom ul. Sycyńska (km 106.694), p.o. Radom Południowy (km 109.844). Lokalizacja wszystkich peronów została uzgodniona na spotkaniach przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z Prezydentem Miasta Radomia w maju 2007 roku, na których również omówiono i rozpatrzono postulaty przedstawione przez Stowarzyszenie „Kocham Radom”, oraz Klub Miłośników Kolei.
20)	Obowiązek budowy krawędzi na p.o. Nowa Iwiczna dla toru linii 937 Okęcie - Jeziorna;	Wniosku nie uwzględniono. Na p.o. Nowa Iwiczna zostały zaprojektowane perony naprzemianległe w stosunku do projektowanego przejścia przez tory. Peron przy torze Nr 2 będzie posiadał jedną krawędź czynną. Od strony toru bocznicy do elektrociepłowni „Siekierki” zostanie on zabezpieczony barierą ochronną. Tor bocznicowy pomiędzy st. Warszawa-Okęcie i elektrociepłownią „Siekierki” nie służy do prowadzenia ruchu pasażerskiego.
21)	Obowiązek zapewnienia wysokości wszystkich peronów na linii 0,76 m nad PGS;	Wniosku nie uwzględniono. Obecnie na linii kolejowej nr 8 w większości przypadków występują perony o wysokości 0,30 m nad poziomem głowki szyny. Zgodnie z założeniami, w dokumentacji przedprojektowej przyjęto następujące parametry peronów: wysokość: na terenie aglomeracji warszawskiej do st. Warka – 0,76 m, (ruch podmiejski), na dalszym odcinku – 0,55 m; długość: na stacjach węzłowych – 300 m (z możliwością wydłużenia do 400 m), na przystankach osobowych – 200 m; usytuowanie – jako perony zewnętrzne jednokrawędziowe lub wyspowe. Wszystkie przyjęte parametry peronów (w tym ich wysokości, o których pisze autor pisma) są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. § 98, pkt 8 ww. rozporządzenia mówi, że „wysokość peronów powinna wynosić 0,55 m nad główkę szyny, z tym, że możliwe jest, za zgodą zarządu kolei, budowanie peronów o wysokości 0,76 m na liniach kolejowych, na których prowadzony jest ruch podmiejski”.
22)	Wnioski dotyczące pieszych i rowerzystów;	Wnioski dotyczące pieszych i rowerzystów nie dotyczą zagadnień związanych z ochroną środowiska. Wszystkie, przewidziane na etapie studium, dojścia do peronów w poziomie szyn, nad torami lub podziemne zostaną wyposażone w pochylnie dla wózków dziecięcych,



		wózków dla osób niepełnosprawnych, rowerów lub urządzenia dźwigowe, zgodnie z ww. rozporządzeniem. Wykonanie dodatkowych przejść na wszystkich peronach wymagałoby wybudowania dodatkowej infrastruktury umożliwiającej skomunikowanie tych przejść z budynkami lub istniejącymi drogami, co znacznie podniosłoby koszty założone w tym projekcie. Ilość przejazdów jak i przejść przez tory oraz ich kategorie były uzgadniane z zarządcami dróg oraz samorządami na etapie konsultacji społecznych.
23)	Obowiązek ochrony istniejących drzew i krzewów;	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 22 sentencji decyzji.
24)	Obowiązek przeprowadzania wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym;	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 23 sentencji decyzji.
25)	Obowiązek realizacji systemów odwodnienia w taki sposób, aby nie stanowiły śmiertelnej pułapki dla drobnych kręgowców;	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 5 sentencji decyzji.
26)	Obowiązek opracowania planu wykorzystania materiałów staroużytecznych;	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 13 sentencji decyzji.
27)	Zakaz używania materiałów i wyrobów, których analiza cyklu życia wykazuje znaczne obciążenie dla środowiska;	Wniosek uwzględniono w ustępie III pkt 15 sentencji decyzji.
28)	Obowiązek zachowania i odrestaurowania wskazanych w Raporcie obiektów o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych;	Obiekty o walorach zabytkowych, kulturowych i architektonicznych zostały zabezpieczone przez warunki wymienione w ustępie III pkt 16 sentencji decyzji. Jednocześnie należy podkreślić, że w ramach inwestycji, zgodnie z raportem OOS, żaden z obiektów zabytkowych, zarówno kolejowych jak i niezwiązanych z linią, nie będzie poddany rozbiórce ani modernizacji. Modernizacja linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa-Okęcie – Radom – Kielce polega na modernizacji infrastruktury kolejowej wraz z budynkami, niezbędnej do prowadzenia ruchu pociągów.
29)	Obowiązek zaprojektowania architektury przystanków i stacji w wyniku otwartego konkursu architektonicznego;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że rozwiązania architektoniczne małej infrastruktury zostaną opracowane na kolejnych etapach dokumentacji. Wszystkie przyjęte przez wykonawcę dokumentacji rozwiązania będą ujednocicone na całej długości linii i będą podlegały akceptacji PKP PLK S.A.
30)	Obowiązek objęcia wszystkich przystanków monitoringiem telewizji przemysłowej;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wykracza poza zakres decyzji środowiskowej. Z informacji uzyskanej od Inwestora wynika, że nie jest możliwe objęcie wszystkich przystanków monitoringiem telewizji przemysłowej. Wymagałoby to zorganizowania dodatkowych pomieszczeń do obsługi urządzeń służących do podglądu zdarzeń oraz ich rejestracji, a także poniesienia dodatkowych kosztów zleceń obsługi takich stanowisk.
31)	Wnioski dotyczące organizacji pracy;	Wnioski dotyczące organizacji pracy uwzględniono w ustępie II sentencji decyzji. Na etapie wykonywania dokumentacji budowlanej zostanie opracowana w niezbędnym zakresie kompleksowa wielobranżowa dokumentacja podziału na poszczególne fazy przebudowy układu torów i infrastruktury technicznej, na podstawie której zapewnione będzie pełne wykonanie robót modernizacyjnych w jak najkrótszych terminach

		przy zachowaniu ciągłości ruchu pociągów, a jednocześnie zminimalizowanie uciążliwości dla podróżnych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakłada zlecenie wykonania kolejnego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Zostanie on opracowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
32	Wnioski dotyczące konsultacji społecznych;	Wniosku nie uwzględniono, gdyż nie dotyczy postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zakłada zlecenie wykonania kolejnego raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie przygotowania dokumentacji projektowej. Zostanie on opracowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Po złożeniu dokumentów, w świetle ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227), organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania pozwolenia na budowę ma obowiązek przeprowadzenia konsultacji społecznych.
<p><b>Stowarzyszenie „Kocham Radom” – pismo z dnia 18 listopada 2008 r.</b>  Większość uwag i wniosków Stowarzyszenia pokrywa się z uwagami i wnioskami przedstawionymi w piśmie Stowarzyszenia Zielone Mazowsze. W związku z tym odpowiedzi przedstawione powyżej do pisma Nr ZM/08/0464/01/KR z dnia 18 listopada 2008 r. stanowią jednocześnie odpowiedzi na uwagi Stowarzyszenia „Kocham Radom” zawarte w piśmie z dnia 18 listopada 2008 r. Dodatkowo nadmienia się, że sugerowany przez Stowarzyszenie „Kocham Radom” wariant „przez nich oczekiwany” polegający na modernizacji linii kolejowej na całym odcinku Warszawa-Okęcie – Kielce do prędkości V=160 km/h włącznie z budową drugiego toru na odcinku Warka – Radom, również był poddany analizie na etapie studium wykonalności jako wariant 3a.</p>		
33	Wnioski dotyczące wariantów inwestycji;	Odpowiedzi udzielono w pkt 11
34	Wnioski dotyczące transportu kolejowego;	Odpowiedzi udzielono w pkt 14 - 21
35	Wnioski dotyczące pieszych i rowerzystów;	Odpowiedzi udzielono w pkt 22
36	Wnioski dotyczące ochrony krajobrazu i zabytków;	Odpowiedzi udzielono w pkt 28- 29
37	Wnioski dotyczące organizacji pracy.	Odpowiedzi -udzielono w pkt 31

Poza ww. terminem „21 dni” nie złożono żadnych uwag i wniosków.

W ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś, organ prowadzący postępowanie administracyjne, biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych, przeprowadził w dniu 11 grudnia 2008 r. **rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa**. Zawiadomienie o rozprawie stosownie do art. 49 kpa obwieszczone było w sposób zwyczajowo przyjęty tj. w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie administracyjne, w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, w Urzędach Gmin: Ożarów Mazowiecki, Michałowice i Raszyn, Urzędzie Miasta Piastów, urzędach m. st. Warszawa (na prawach powiatu) dzielnic: Ursus i Włochy.

Uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 i powiązania między nimi.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

**Pouczenie:**

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



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Altiowska

**Otrzymują:**

1. Marta Szelałowska  
EGIS-ROUTE-SCETAUROUTE S.A. Oddział w Polsce,  
ul. Puławska 182  
02-627 Warszawa  
Pełnomocnik  
Zarządu Spółki Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z siedzibą w Warszawie
2. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa;
3. aa,

**Do wiadomości:**

1. Państwowy Wojewódzki  
Inspektor Sanitarny w Warszawie  
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa.

*Melina  
Pawłowska*

*SADGŁÓWNY  
Jerzy Łaziuk*

**Załącznik do decyzji znak: RDOŚ-14-WOO-6613-4/08/bp o środowiskowych  
uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska  
w Warszawie dnia 20 lutego 2009 roku.**

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:**

**„Modernizacja linii kolejowej nr 8, etap II: odcinek realizacyjny Warszawa Okęcie-Radom-  
Kielce” w granicach województwa mazowieckiego**

**I. INWESTOR**

PKP Polskie Linie Kolejowe Oddział w Warszawie  
ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa.

**II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Linia kolejowa nr 8 jest linią pierwszorzędą o znaczeniu państwowym. Nie wchodzi ona w skład korytarzy transeuropejskich, nie jest objęta umowami AGC i AGTC oraz nie należy do sieci TEN. Odcinek realizacyjny Warszawa Okęcie – Radom – Kielce stanowi tzw. magistralę świętokrzyską łączącą aglomeracje tych miast. Na odcinku Warka – Radom (46,5 km) jest to linia kolejowa jednotorowa, natomiast na pozostałych odcinkach (129,1 km) – dwutorowa. W granicach województwa mazowieckiego linia kolejowa nr 8 Warszawa – Kielce przebiega generalnie z północy na południe przez następujące powiaty: m.st. Warszawa, piaseczyński (gminy Lesznowola, Piaseczno i Prażmów), grójecki (gminy Chynów, Warka), kozienicki (gmina Grabów nad Pilicą), białobrzeski (gmina Stromiec), radomski (gminy Jedlińsk, Jastrzębia, Kowala i Wierzbica), miasto Radom oraz szydłowiecki (gminy Jastrząb i Szydłowiec).

Przebudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, związanej z linią kolejową nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie – Radom – Kielce zarówno w granicach województwa mazowieckiego jak i świętokrzyskiego, prowadzona będzie na działkach zaliczonych do obszarów zamkniętych i na innych działkach należących do PKP oraz na działkach nie będących we władaniu PKP.

Realizacja przedmiotowego projektu ma się przyczynić do:

- poprawienia jakości usług transportowych przez skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie natężenia ruchu pasażerskiego i towarowego,
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu,
- stymulacji rozwoju ekonomicznego na poziomie regionalnym i krajowym,
- obniżenia kosztów kolejowych usług transportowych oraz racjonalizacji użytkowania infrastruktury kolejowej,
- podniesienia efektywności użytkowania linii kolejowej,
- zapewnienia interoperacyjności eksploatacyjnej (lub co najmniej technicznej) w związku z akcesją do UE,
- ochrony środowiska naturalnego wzdłuż linii kolejowej oraz eliminacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych.

Obecny stan techniczny infrastruktury oraz warunki geometryczne linii Warszawa-Radom-Kielce powodują znaczne ograniczenia prędkości. W związku z tym założono następujące cele i efekty modernizacji linii kolejowej nr 8 na odcinku Warszawa Okęcie - Radom – Kielce (w maksymalnym możliwym zakresie):

- 1) przygotowanie infrastruktury technicznej linii do parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach AGC i AGTC tj. prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim do 160 km/h, a w ruchu towarowym do 120 km/h i nacisku na oś 225 kN;
- 2) przystosowanie linii do kursowania taboru z wychylnym pudłem z prędkością maksymalną 200 km/h;
- 3) spełnienie wymagań określonych w Decyzji Komisji z dnia 30 maja 2002 r. dotyczącej technicznych specyfikacji dla interoperacyjności podsystemów: utrzymanie, sterowanie,

- infrastruktura, energia, ruch i tabor transeuropejskiego systemu dużych prędkości (art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE);
- 4) zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem na całej długości linii;
  - 5) umożliwienie zatrzymywania pociągów na torach dodatkowych bez konieczności zajmowania torów szlakowych w wyniku modernizacji układu torowego na stacjach;
  - 6) zwiększenie bezpieczeństwa na jednopoziomowych przejazdach kolejowych jako wynik zmniejszenia ich ilości, podwyższenia kategorii oraz wyposażenia w nowoczesne urządzenia zabezpieczające;
  - 7) zwiększenie bezpieczeństwa poprzez budowę nowych skrzyżowań dwupoziomowych;
  - 8) poprawa jakości przewozów i wzrost efektywności wykorzystania linii kolejowej poprzez umożliwienie, po zakończeniu zadania, realizowania oferty przewozowej z użyciem nowoczesnych 6 MW lokomotyw trakcji elektrycznej oraz taboru z wychylnym pudłem, wprowadzenie wyższej prędkości operacyjnej, skrócenie czasu jazdy i zwiększenie przepustowości linii;
  - 9) zachowanie dotychczasowych funkcji wybranych stacji z możliwością osiągnięcia przyszłej zwiększonej ilościowo oferty przewozowej;
  - 10) udoskonalenie połączeń poprzez transeuropejską sieć transportową TEN-T między krajami Europy Północnej a krajami Europy Południowej;
  - 11) dbałość o ochronę środowiska w obszarze prowadzonych robót budowlanych;
  - 12) zmniejszenie zagrożenia oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko;
  - 13) zdecydowane zmniejszenie kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury z tytułu zastosowania elementów o wysokiej niezawodności i trwałości oraz w wyniku likwidacji zbędnej infrastruktury i stanowisk pracy;
  - 14) uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów, przez: zwiększenie komfortu podróży, skrócenie czasu podróży, zwiększenie konkurencyjności kolei (prędkość i punktualność) i zwiększenie bezpieczeństwa podróży.

### III. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA.

Celem przedmiotowego projektu, zgodnie ze „Specyfikacją istotnych warunków zamówienia publicznego” (SIWZ), jest m.in. opracowanie technicznej, ekonomicznej i finansowej oceny wykonalności wybranej opcji modernizacyjnej.

W Etapie I przeanalizowano, zgodnie z SIWZ, cztery podstawowe opcje:

- opcja „0” - opcja odniesienia „nic nie robić”, obejmuje wykonanie podstawowych robót utrzymaniowych, niezbędnych dla spełnienia funkcji eksploatacyjnych, umożliwiających realizację istniejących wielkości przewozów pasażerskich i towarowych. Inaczej mówiąc opcja dotyczy utrzymania linii w jej obecnym stanie bez ponoszenia nakładów inwestycyjnych, z czym wiąże się ponoszenie kosztów eksploatacyjnych koniecznych do utrzymania na niej ruchu przy dalszej postępującej degradacji linii.
- opcja „1” - obejmuje zakres kompleksowej naprawy głównej w celu doprowadzenia linii do pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych (tzw. rewitalizacja linii), do prędkości 100 km/h. Zakłada zachowanie parametrów technicznych wynikających z istniejącego układu geometrycznego linii. Opcja przewiduje również naprawę obiektów inżynierskich.
- opcja „2” - obejmuje modernizację i dostosowanie linii do prędkości 140 km/h, a gdzie to możliwe, w granicach terenu kolejowego, do 160 km/h w ruchu pasażerskim oraz do 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji tej rozważana była celowość budowy drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków.
- opcja „3” - obejmuje modernizację i dostosowanie całego odcinka do prędkości 160 km/h oraz prędkości 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś (i 8,5 t/mb) dla ruchu towarowego. W opcji rozważano również zakres prac, jakie należy wykonać celem zastosowania taboru z wychylnym pudłem, jak również budowę drugiego toru na odcinku Warka – Radom oraz zwiększenie ilości przystanków w pobliżu aglomeracji miejskich.

Zgodnie z wynikami oceny wielokryterialnej, powyższe opcje zostały następnie szczegółowo przeanalizowane w kilku wariantach.

**Tabela nr 1: Warianty modernizacji linii kolejowej Warszawa Okęcie-Radom-Kielce**

Opcja	Wariant	Charakterystyka wariantu
<b>OPCJA 0</b>	<b>WARIANT 0</b>	Opcja „Nic nie robić”
<b>OPCJA 1</b>	<b>WARIANT 1</b>	<b>Rewitalizacja linii</b> – na całej długości prędkość 100 km/h
<b>OPCJA 2</b>	<b>WARIANT 2a</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na całej długości do prędkości 140 km/h (przy założeniu, że nie budujemy 2 toru na odcinku Warka-Radom oraz nie budujemy nowego mostu na rzece Pilicy)
	<b>WARIANT 2b</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom – Kielce do 100 km/h</b> (przy założeniu, że nie budujemy 2 toru na odcinku Warka-Radom oraz nie budujemy nowego mostu na rzece Pilicy)
	<b>WARIANT 2c</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom - Kielce do 100 km/h</b> (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz modernizujemy istniejący most na rzece Pilicy)
	<b>WARIANT 2d</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 140 km/h, natomiast Radom – Kielce do 100 km/h</b> (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
	<b>WARIANT 2e</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie - Radom - Kielce do prędkości 140 km/h</b> (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
<b>OPCJA 3</b>	<b>WARIANT 3a</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie -Radom - Kielce do prędkości 160 km/h</b> (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
	<b>WARIANT 3b</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 160 km/h, natomiast Radom - Kielce do 100 km/h</b> (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)
	<b>WARIANT 3c</b>	Modernizacji linii i dostosowanie na odcinku <b>Warszawa Okęcie - Radom do prędkości 160 km/h, natomiast Radom – Kielce do 140 km/h</b> (przy założeniu, że budujemy 2 tor na odcinku Warka-Radom oraz budujemy nowy most na rzece Pilicy)

Zgodnie z założeniem Raportu, na podstawie przeprowadzonych analiz technicznych, finansowych, społeczno-ekonomicznych oraz z zakresu ochrony środowiska, wskazano wariant 3b jako preferowany zakres modernizacji przedmiotowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym również zmiany w Polityce Transportowej Państwa dotyczące linii nr 8.

### Wariant 3b

#### Specyfikacje techniczne TSI

Pomimo, iż specyfikacje techniczne TSI dla kolei konwencjonalnych nie są jeszcze opublikowane, niektóre z nich mogą być w przyszłości zbliżone do opublikowanych i obowiązujących specyfikacji TSI dla kolei dużych prędkości. Poniżej podano specyfikacje dla kolei dużych prędkości, które mogą być zbieżne z TSI dla kolei konwencjonalnych.

<b>Kategoria</b>	<b>Specyfikacje TSI dla kolei dużych prędkości</b>	<b>Parametry stosowane na linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce, Etap II</b>
Prędkość maksymalna		160 km/h
Rozstaw torów	4,0 m	4,0 m
Szerokość toru	1435 mm	1435 mm
Wysokość peronu	550 lub 760 mm	550 mm lub 760 mm
Minimalny promień łuku poziomego dla pociągów jadących z małą prędkością	150 m	180 m
Minimalny promień łuku pionowego wypukłego	600 m	10 000 m (1 przypadek: 6 000 m)
Minimalny promień łuku pionowego wklęsłego	900 m	10 000 m
Maksymalny spadek podłużny dla torów postojowych	2 ‰	0,5 ‰ do 2,5 ‰

Dodatkowo, istnieje zgodność innych parametrów projektu modernizacji linii nr 8 Warszawa – Radom – Kielce ze specyfikacjami technicznymi TSI dla kolei dużych prędkości, dla których w przyszłości nie przewiduje się jednak podobnej zbieżności.

<b>Kategoria</b>	<b>Specyfikacje dla kolei dużych prędkości</b>	<b>Parametry stosowane na linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce, Etap II</b>
Maksymalne spadki podłużne torów na szlaku	35 ‰	Pochylenie miarodajne jak dla linii magistralnej 6 ‰ Istniejące pochylenie miarodajne 9,6 ‰
Nominalna wysokość przewodu jezdnego	między 5 000 mm a 5 040 mm	5 450 mm

Modernizowana linia nr 8 Warszawa Okęcie - Radom – Kielce jest w pełni zgodna z parametrami AGC, jak również spełnia standardy AGTC.

#### Zakres modernizacji

Zakres modernizacji obejmuje demontaż istniejących sieci jezdnych i budowę nowych. Projekt dotyczy wszystkich torów szlakowych linii i stacyjnych torów głównych zasadniczych oraz części torów dodatkowych i bocznych na stacjach. Modernizacja sieci jezdnych na torach stacyjnych z zasady nie dotyczy wszystkich torów każdej ze stacji.

Orientacyjny zakres planowanych prac (na terenie województwa mazowieckiego)

przebudowa stacji	szt.	9
likwidacja stacji	szt.	3
przebudowa przystanków	szt.	4
rozbiórka nawierzchni torów	km	240
Budowa nowego drugiego toru (od Warki do Radomia)	torokm	47
modernizacja podtorza	torokm	251
Przebudowa przejazdów	szt.	56
Likwidacja przejazdów	szt.	22
Budowa wiaduktów drogowych/ kolejowych	szt.	7
Budowa przejazdów gospodarczych	szt.	2
Budowa dróg objazdowych	km	32
Przebudowa przejść dla pieszych w poziomie szyn	szt.	9
Budowa nowych przejść dla pieszych	szt.	2
Budowa przejść bezkolizyjnych (nad/pod torami)	szt.	6

budowa nowych podstacji trakcyjnych	szt.	4
Modernizacja podstacji trakcyjnych	szt.	5
likwidacja kabin sekcyjnych	szt.	3
Modernizacja kabin sekcyjnych	szt.	0
przebudowa sieci trakcyjnej	torokm	243
przebudowa stacyjnych urządzeń srk	stacje	11
przebudowa liniowych urządzeń srk – przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	szt.	67
przebudowa liniowych urządzeń srk – zabudowa odstępów samoczynnej blokady liniowej	szt.	60
budowa ERTMS/ETCS	km	125,5
budowa systemu diagnostyki taboru	km	125,5
przebudowa linii potrzeb nietrakcyjnych LPN	km	130

#### Nawierzchnia i podtorze – konstrukcja nawierzchni:

- tor bezстыkowy – szyny zgrzewane metodą elektrooporową szyny typu 60 E1  
podkłady strunobetonowe typu PS-94  
zamocowania sprężyste typu SB;
- podsypka z tłuczni bazaltowego o grubości warstwy 0.35 m pod podkładem;
- warstwa ochronna torowiska z dobrze uziarnionej pospółki o module odkształcenia 180 MPa;
- rozjazdy w torach głównych, zwyczajne typu UIC 60 1:9 R=300 i 1:18,5 R=1200 z szyn 60E1 na podrojazdnicach strunobetonowych; konstrukcja rozjazdów spawana, wyposażona w podrojazdnice skrzynkowe.

#### Odwodnienie stacji

Przewidziano odwodnienie stacji za pomocą drenażu powierzchniowego z systemem zbieraczy i kolektorów. Tory szlakowe odwadniane będą przez wykonanie spadków poprzecznych korony torowiska w kierunku rowów bocznych. W zależności od potrzeb, część rowów bocznych będzie wzmacniana korytkami betonowymi.

Tory szlakowe położone w przekopach będą odwadniane drenokolektorami umieszczonymi poniżej rowów bocznych i poniżej granicy przemarzania gruntu.

Zakres tych robót przyjęto na podstawie wieloletnich obserwacji przez służby eksploatacyjne.

Ostateczne ustalenie sposobu odwadniania będzie uzależnione od wyników badań geotechnicznych.

#### Nawierzchnia nowej konstrukcji wymaga zwiększenia szerokości korony torowiska.

Budowa nowych torów w śladzie torów istniejących wymagać będzie poszerzenia torowiska po około 1,50 m z każdej strony. Dalszą konsekwencją będzie przesunięcie poprzeczne rowów, a zatem także przeciwnej skarpy rowów.

#### Granica własności terenu kolejowego

Nowa granica własności terenu kolejowego powinna przebiegać w odległości minimalnej 3m od granicy robót ziemnych.

Na odcinkach, gdzie przewiduje się przebudowę łuków w celu przystosowania linii do zwiększonych prędkości, zakres wywłaszczeń będzie oczywiście większy. Dotyczyć to będzie następujących obszarów:

- przejście mostowe przez rzekę Pilicę koło Warki,
- przejście mostowe przez rzekę Radomkę koło Bartodziejów,
- przejście mostowe przez rzekę Pacynkę koło Lesiowa.

#### Wysokość projektowanych peronów:

- na terenie aglomeracji warszawskiej do st. Warka – 0,76 m
- na dalszym odcinku – 0,55 m



#### Długość peronów:

- na stacjach węzłowych – 300 m (400 m)

- na przystankach – 200 m

Perony zostaną usytuowane według istniejącej sytuacji jako perony zewnętrzne jedno-krawędziowe lub wyspowe.

#### Przystosowanie układów torów na stacjach dla przewozów interoperacyjnych

W projektach koncepcyjnych modernizacji układu torów na stacjach uwzględniono dostosowanie torów do przyjmowania pociągów towarowych o długości do 750 m.

Zasadniczy zakres robót torowych wynika głównie z wymiany istniejącej nawierzchni, jej wymiarów i związanych z tym robót ziemnych torowiska.

Odcinek Radom – Kielce położony jest na terenie górzystym, a układ geometryczny torów składa się z łuków o promieniach  $R = 600$  m do  $R = 700$  m, z krótkimi odcinkami prostymi, gdzie ulokowane są stacje. Modernizację tego odcinka linii do prędkości  $V_{max} = 140$  km/h ( $R_{min} = 1100$  m) czy  $V_{max} = 160$  km/h ( $R_{min} = 1400$  m) uzasadniono jako nieracjonalną.

Modernizacja układu torów na odcinku Radom – Kielce polegać będzie na wymianie nawierzchni, przebudowie stacji w celu wydłużenia torów do długości użytkowej 750 m, a także przewiduje się ograniczenie funkcji trzech stacji do przystanków osobowych (st. Suchedniów, Szydłowiec i Kostomłoty). Układ torów na odcinku Radom – Kielce przystosowany będzie dla kursowania pociągów z prędkością maksymalną ( $V_{max}$ ) wynoszącą od 100 do 110 km/h. Wykonano również analizy możliwości zwiększenia prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich na odcinku Radom – Kielce z zastosowaniem taboru z wychylnym nadwoziem. Jako tzw. „okres życia projektu”, tj. czas do zużycia nowej nawierzchni, przyjęto około 25 – 30 lat.

Planowana jest budowa ok. 25 km asfaltowych dróg równoległych/ serwisowych na terenie województwa mazowieckiego. Przy ustalaniu lokalizacji kierowano się możliwością wykorzystania terenu będącego własnością PKP oraz adaptacji istniejących dróg. Ponadto planowana jest budowa ok. 7 km utwardzonych dróg równoległych/ serwisowych na terenie województwa mazowieckiego.

Wszystkie stacje wyposażone zostaną w komputerowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym i włączone będą do LCS-ów (Lokalnych Centrów Sterowania). Tym samym nie będzie stacji sterowanych miejscowo. Dodatkowo wszystkie przejazdy w poziomie szyn zostaną zabezpieczone urządzeniami sterowania ruchem kolejowym a ich monitorowanie odbywać się będzie na poziomie LCS-ów (Lokalnych Centrów Sterowania). Pełna centralizacja prowadzenia ruchu w zaproponowanym zakresie pozwoli zorganizować w pełni zautomatyzowany odcinek dyspozytorski, który docelowo mógłby objąć całą linię Warszawa – Kraków. Stan urządzeń powinien zapewnić dobry poziom bezpieczeństwa. Na modernizowanym odcinku nie będzie żadnego przejazdu lub przejścia, które nie byłoby zabezpieczone urządzeniami przejazdowymi. Oferta handlowa będzie ciekawsza, bo znacznie wzrośnie przepustowość linii.

Elementem mającym bezpośredni wpływ na standard podróżowania oraz bezpieczeństwo ruchu kolejowego są również systemy telekomunikacyjne. Modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej ma na celu zaspokojenie potrzeb służb eksploatacyjnych i utrzymaniowych kolei na poziomie wynikającym z ustalonych standardów zabezpieczających obecne i przyszłościowe potrzeby.

W ramach modernizacji urządzeń telekomunikacyjnych nie przewiduje się możliwości odzysku istniejących kabli oraz urządzeń teletechnicznych do dalszego wykorzystania. Istniejący układ zasilania jest mocno wyeksploatowany i nie spełnia aktualnych standardów przede wszystkim ze względu na techniczne zużycie i wiek ponad 30 lat większości aparatury i urządzeń zasilania elektrotrakcyjnego. Obowiązujące regulacje narzucają zwiększone wymagania na elektroenergetyczną sieć zasilającą podstacje trakcyjne. Odległości pomiędzy podstacjami trakcyjnymi przekraczają 20 km. Pomiedzy podstacjami na odcinkach dwutorowych rozmieszczone są kabiny sekcyjne. W celu zweryfikowania efektywności technicznej wybranego rozwiązania, przeprowadzone zostały uszczegółowione symulacyjne obliczenia weryfikacyjne dla modernizacji układu zasilania elektrotrakcyjnego. Ponadto przeprowadzono uzupełniające analizy symulacyjne, z uwzględnieniem

możliwości prowadzenia ruchu z lokomotywami o mocy 6MW. Wykonano także ocenę oddziaływania zasilania elektrotrakcyjnego na infrastrukturę techniczną.

W ramach modernizacji lub odbudowy obiektów kubaturowych (podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych) przewiduje się remonty budowlane i adaptacje w zakresie pozwalającym na instalację nowego wyposażenia. Ze względu na wymagania ochrony środowiska należy w podstacjach trakcyjnych modernizowanych i dobudowanych wyposażyć wszystkie stoiska transformatorów olejowych w misy olejowe. Dla wszystkich obiektów energetyki trakcyjnej należy przewidzieć zdalne sterowanie z NC (Nastawni Centralnej) Warszawa i Kielce.

W wybranej Opcji zakres modernizacji podstacji trakcyjnych wynika z założonych przewozów i maksymalnej prędkości jazdy 160 km/h dla odcinka Warszawa - Radom i 100km/h (z możliwością zwiększenia na pewnych fragmentach trasy) dla odcinka Radom - Kielce i obejmuje min. wzmocnienie układu zasilania przez dobudowę dodatkowych podstacji trakcyjnych (PT): PT Czachówek, PT Grabów, PT Bartodzieje, PT Rożki. Konieczność dobudowy nowych podstacji wynika z dużej odległości pomiędzy podstacjami oraz prowadzenia ruchu ciężkimi pociągami towarowymi. Dla ww. nowych obiektów konieczny będzie zakup gruntu.

#### Zasilanie potrzeb nietrakcyjnych LPN (Linia Potrzeb Nietrakcyjnych)

Dla zapewnienia wymaganych parametrów zasilania dla elektroenergetycznych odbiorów nietrakcyjnych usytuowanych wzdłuż linii kolejowej, a w szczególności:

- samoczynnej blokady liniowej,
- automatyki przejazdowej i oświetlenia przejazdów,
- kabin sekcyjnych,
- oświetlenia peronów i torów stacyjnych,
- elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- instalacji w budynkach stacyjnych,
- urządzeń na placach i rampach ładunkowych,
- urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- urządzeń w nastawniach ruchowych i nastawniach zdalnego sterowania,

przewiduje się zasilanie ich z linii potrzeb nietrakcyjnych 15 kV (LPN) poprzez stacje transformatorowe 15/0,4 kV. LPN będzie zasilana z rozdzielni SN prądu przemiennego sąsiednich podstacji trakcyjnych, stanowiących jej podstawowe i rezerwowe źródło zasilania.

W przypadku dalszego wzrostu ruchu lub zapotrzebowań mocy istnieje możliwość zastosowania kabin sekcyjnych pomiędzy podstacjami lub zwiększenia efektywnego przekroju sieci trakcyjnej na wybranych odcinkach.

REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Attowska